



Liikenne- ja  
viestintäministeriö

# Kaukoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso Suomessa

Liikenne- ja viestintäministeriön

visio

Hyvinvointia ja kilpailukykyä hyvillä yhteyksillä

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää väestön hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Huolehdimme toimivista, turvallisista ja edullisista yhteyksistä.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Julkaisun nimi

Kaukoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso Suomessa

Tekijät

Marja Rosenberg, KPMG Oy Ab, Henriika Weiste, Waystep Consulting

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö

Julkaisusarjan nimi ja numero

Liikenne- ja viestintäministeriön  
julkaisu 30/2011

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045

ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-257-5

URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-257-5>

HARE-numero

Asiasanat

Joukkoliikenne, kaukoliikenne, palvelutaso

Yhteyshenkilö

Piia Karjalainen

Muut tiedot

Tiivistelmä

Kaukoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso -selvitys on jatkotyö Kaukoliikenteen peruspalvelun ja erityispalvelutason nykytilaa ja kehittämistarpeita käsitelleelle raportille (LVM 21/2011). Työn tavoitteena oli selvittää miten kaukoliikenteen kilpailukykyä henkilöautoliikenteeseen verrattuna voidaan parantaa ja millaisia joukkoliikenteen kysyntää vahvistavia liikennepalveluja tavoitellaan.

Selvitys koskee yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutujen välisiä kaukoliikenteen yhteyksiä. Kaukoliikenteellä tarkoitetaan tässä työssä junalla, bussilla tai lentokoneella liikennöitäviä julkisen henkilöliikenteen yhteyksiä, joiden pituus on vähintään 100 kilometriä yhteen suuntaan. ELY-keskukset ja muut toimivaltaiset viranomaiset määrittelevät alueensa sisällä joukkoliikenteen palvelutason, joten tässä työssä keskitytään näiden toimivalta-alueiden rajat ylittävään kaukoliikenteeseen.

Tavoitteellinen palvelutaso ryhmiteltiin neljään ryhmään: 1. Huipputaso, 2. Kysyntää lisäävä taso 3. Kysyntää vahvistava taso ja 4. Toimiva taso. Ryhmittäin määriteltiin yhteysvälit ja palvelutasokriteerit. Palvelutason toivotaan toteutuvan markkinaehtoisesti. Palvelutaso määritettiin tavoitteelliseksi koska määrittelyllä ei haluta estää liikennepalveluiden kehitystä, vaan mahdollistaa yhä nopeampien ja laadukkaampien palveluiden tulo markkinoille.

Työssä näkökulmana oli liikennejärjestelmänäkökulma, eli kaikkia kulkumuotoja tarkasteltiin rinnakkain. Työn tuloksena todetaan, että liikennetarjonnan monipuolisuus on lisäarvo matkustajille, ja mahdollistaa erilaisten matkustajaryhmien tarpeet kattavan palvelun.

Tarkastelut osoittivat että kaukoliikenteen matkaketjuissa liityntäliikenteen palvelutasolla ja hinnalla on suuri merkitys kaukoliikenteen palvelujen houkuttelevuudessa. Koko matkaketjun tavoitteellisen palvelutason toteutumista voidaan edistää liikenne- ja viestintäministeriön sekä muiden toimivaltaisten viranomaisten kiinteällä yhteistyöllä yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Tärkeä havainto on myös se, että matkustajan näkökulmasta joukkoliikenteen tulisi näyttäytyä yhden järjestelmän kokonaispalveluna. Se tarkoittaa matkustajainformaation ja lippujärjestelmän kehittämistä niin, että kaikista liikennemuodoista aikataulu- ja hintatiedot saadaan helposti samasta tietokanavasta ja että lippu on ostettavissa samalla kertaa koko matkaketjulle.

Publicationsdatum  
17.10.2011

Publikation

Utredningen av målet för fjärrtrafikens servicenivå

Författare

Marja Rosenberg, KPMG Oy Ab, Henriika Weiste, Waystep Consulting

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet

Publikationsseriens namn och nummer

Kommunikationsministeriets  
publikationer 30/2011

ISSN (webbpublikation) 1795-4045

ISBN (webbpublikation) 978-952-243-257-5

URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-257-5>

HARE-nummer

Ämnesord

Fjärrtrafik, servicenivå

Kontaktperson

Piia Karjalainen

Rapportens språk

finska

Övriga uppgifter

Utredningen av målet för fjärrtrafikens servicenivå är ett fortsatt arbete på rapporten om fjärrtrafikens grund- och specialservicenivås nuläge samt utveckling av dem (TKM 21/2011). Syftet med arbetet var att utreda hur fjärrtrafikens konkurrenskraft kan förbättras jämfört med personbilstrafiken samt utreda hurdana trafik tjänster som kan förstärka kollektivtrafikens konkurrensförmåga.

Denna utredning berör fjärrtrafikförbindelser mellan stadsregioner med fler än 50 000 invånare. Fjärrtrafik betyder i detta arbete offentliga persontrafikförbindelser med tåg, buss eller flygplan vars längd i ena riktningen överstiger 100 kilometer. ELY-centralerna och andra behöriga myndigheter bestämmer fjärrtrafikens servicenivå inom respektive områden, så detta arbete fokuserar på fjärrtrafiken som korsar gränserna till dessa behörighetsområden.

Målet för servicenivån indelades i fyra grupper: 1. Topp nivå, 2. Efterfrågehöljande nivå, 3. Efterfrågebekräftande nivå och 4. Fungerande nivå. Det är önskvärt att servicenivån förverkligas marknadsbestämt. Servicenivån definierades som eftersträvaransvärd för att utvecklingen av trafik tjänsterna inte ska hindras av definitionen utan göra det möjligt för snabbare tjänster av högre kvalitet att komma in på marknaden.

Arbetets infallsvinkel är trafiksystemets synvinkel, dvs. alla färd sätt analyserades parallellt. Undersökningens resultat tyder på att trafikutbudets mångsidighet ger resenärerna mervärde och möjliggör att tjänsterna täcker olika resenärgruppers behov.

Analyserna visar att förbindelsetrafikens servicenivå och pris har stor betydelse för fjärrtrafikens attraktivitet. Genom nära samarbete mellan trafik- och kommunikationsministeriet samt andra behöriga myndigheter kan de gemensamma målen för servicenivån på hela resekedjan förverkligas. En annan viktig iakttagelse är att fjärrtrafiken ur resenärens synvinkel bör framstå som en helhetsservice. Det betyder att resenär informationen och biljettsystemet ska utvecklas så att information om tidtabeller och priser är lättillgänglig för alla trafikformer ur samma datakanal och att biljetterna för en hel resekedja kan köpas samtidigt.



## Ministry of Transport and Communications

Date  
17 October 2011

### Title of publication

Target-orientated Service Level for Long-distance Public Transport in Finland

### Author(s)

Marja Rosenberg, KPMG Oy Ab, Henriika Weiste, Waystep Consulting

### Commissioned by, date

Ministry of Transport and Communications

### Publication series and number

Publications of the Ministry of  
Transport and Communications  
30/2011

ISSN (online) 1795-4045  
ISBN (online) 978-952-243-257-5  
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-257-5>  
Reference number

### Keywords

Public Transport, long-distance traffic, service level

### Contact person

Piia Karjalainen

### Language of the report

Finnish

### Other information

### Abstract

A Target-orientated Service Level for Long-distance Public Transport –report is a continuation for the State of the art and Development Requirements for Service Level of Long-Distance Public Transport report (21/2011). The goal of the work was to declare how competitiveness of long-distance public transport services could be improved compared to private passenger transport, and what type of transport services should be strived that enforce a demand.

This report consists of long-distance public transport links between over 50 000 citizens' town districts in Finland. The long-distance public transport in this report means services travelled by train, bus or air planes over 100 kilometers long one way connections. ELY-centres and other authority halves define inside their area the service level, and therefore this report focuses on long-distance public transport that crosses these competence area borders.

The target-orientated service level was divided into four groups: 1. Top level, 2. Demand increasing level, 3. Demand enforcing level and 4. Functioning level. The service level is wished to be actualizing market-based. The service level was defined as a target-orientated also because the definition do not want to prevent services to improve, but further enable even faster and higher quality services enter the market.

A view point for the work was the whole transport system, meaning that all modes of transport were examined side by side. As a result it can be concluded that versatility is an added value for passengers and it enables services which fulfill different passenger groups' needs.

Observations indicated that in the chain of long-distance transport, the service level and price of connections had a large impact on long-distance transport's attractiveness. Reaching the targeted service level for the whole travel chain can be enhanced by close cooperation between the Ministry of Transport and Communications and other competent authorities, aiming for commonly shared goals. Also, an important observation was that from a passenger view point, the long-distance public transport should appear as one system service entirety. It means that passenger information and a ticket system need to be developed in a way that from all forms of traffic the schedules and price information can be accessed easily from the same data channel and the ticket can be purchased once for the whole voyage.

## ESI PUHE

Joukkoliikennelain sekä EU:n parlamentin ja neuvoston ns. palvelusopimusasetuksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen on määriteltävä joukkoliikenteen palvelutaso vuoden 2011 loppuun mennessä. Valtakunnallisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelee joukkoliikennelain mukaan liikenne- ja viestintäministeriö.

Ministeriö käynnisti lokakuussa 2010 selvitystyön kaukoliikenteen palvelutason määrittelyn tueksi. Työn ensimmäisen vaiheen tuloksena valmistui toukokuussa 2011 selvitys "Kaukoliikenteen palvelutason nykytila ja kehittämistarpeet" (LVM:n julkaisuja 21/2011). Selvityksessä tarkasteltiin kaukoliikennettä perus- ja erityispalvelutason toteutumisen näkökulmasta. Nyt käsillä oleva selvitys on jatkoa tälle työlle.

Tämän selvityksen kirjoittamisesta ja työn koordinoinnista ovat vastanneet Marja Rosenberg KPMG:stä sekä Henriika Weiste WayStep Consultingista. Työtä ohjanneen ohjausryhmän työskentelyyn osallistuivat kehittämispäällikkö Sami Laakkonen ja projektipäällikkö Jaakko Rintamäki Pohjois-Karjalan liitosta, liikenneinsinööri Johanna Järvinen Pirkanmaan liitosta, suunnittelupäällikkö Jorma Leskinen Lapin ELY-keskuksesta, pitkän aikavälin asiantuntija Sini Puntanen ja henkilöliikenneasiantuntija Arja Aalto Liikennevirastosta, neuvotteleva virkamies Tuomo Suvanto valtiovarainministeriöstä sekä hallitusneuvos Hannamari Helke, ylitarkastaja Kari Korpela ja allekirjoittanut liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Työn loppuvaiheessa selvitystyötä esiteltiin sidosryhmille 14.9.2011 pidetyssä seminaarissa, jossa työn alustavia tuloksia oli mahdollisuus kommentoida.

Liikenne- ja viestintäministeriö jatkaa palvelutasomäärittelyä virkatyönä siten, että työ valmistuu vuoden 2011 loppuun mennessä.

Kiitän liikenne- ja viestintäministeriön puolesta kaikkia työhön ja seminaariin osallistuneita.

Helsingissä, syyskuun 30 päivänä 2011

Liikenneneuvos Piia Karjalainen

## Sisällysluettelo

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 1     | Johdanto.....  | 6  |
| 1.1   | Lähtökohdat ja taustaa .....                                       | 6  |
| 1.2   | Työn tavoitteet ja rajaukset .....                                 | 6  |
| 1.3   | Kaukoliikenteen kokonaispalvelu .....                              | 7  |
| 2     | Tarkasteltavat yhteysvälit .....                                   | 8  |
| 2.1   | Kaupunkiseudut .....   | 8  |
| 2.2   | Liikenteen solmupisteet.....                                       | 9  |
| 3     | Nykytilanteen analyysi.....  | 10 |
| 3.1   | Kaukoliikenteen kysyntä ja tarjonta .....                          | 10 |
| 3.2   | Ehdotus yhteysvälien ryhmittelystä .....                           | 13 |
| 3.3   | Vaihdollisten yhteyksien matka-aikatarkastelu .....                | 17 |
| 3.4   | Asiakashinta .....   | 17 |
| 3.5   | Matkan aikana eri kulkuvälineissä tarjottavia lisäpalveluita ..... | 19 |
| 3.6   | Esimerkkejä matkaketjuista.....                                    | 20 |
| 4     | Esitys tavoitteellisesta palvelutasosta .....                      | 26 |
| 4.1   | Liikenteelliset tavoitteet .....                                   | 26 |
| 4.2   | Laadulliset tavoitteet .....                                       | 28 |
| 4.3   | Palvelutason parantaminen.....                                     | 30 |
| 4.3.1 | Liikenteelliset tavoitteet.....                                    | 30 |
| 4.3.2 | Laadulliset tavoitteet.....  | 31 |
| 5     | Johtopäätökset ja yhteenveto.....                                  | 33 |

## Liitteet:

|         |  |
|---------|--|
| Liite 1 | <i>Nykyinen kaukoliikenteen tarjonta suurten kaupunkiseutujen välillä</i>                          |
| Liite 2 | <i>Kaukoliikenteen tarjonta yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutujen ja suurten kaupunkien välillä</i> |
| Liite 3 | <i>Kaukoliikenteen kysyntä, tarjonta ja matka-ajat</i>   |
| Liite 4 | <i>Vaihdollisten yhteyksien matka-aikatarkastelu</i>   |
| Liite 5 | <i>Seminaarin ohjelma</i>  |

# 1 Johdanto

## 1.1 Lähtökohdat ja taustaa

Joukkoliikennelain mukaan valtakunnallisen joukkoliikenteen palvelutason määrittelee liikenne- ja viestintäministeriö. Valtakunnallisella liikenteellä tarkoitetaan muuta kuin alueellista, seudullista tai paikallista joukkoliikennettä. Tämä selvitys on jatkoa keväällä 2011 laaditulle raportille kaukoliikenteen perus- ja erityispalvelutasosta (LVM 21/2011). Nämä selvitykset yhdessä toimivat perustana, kun liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee lain edellyttämän valtakunnallisen palvelutason vuoden 2011 loppuun mennessä.

Keskeisiä kaukoliikenteen käsitteitä sekä perus- ja erityispalvelutason nykytilaa ja kehittämistavoitteita käsiteltiin aiemmin julkaistussa selvityksessä (LVM 21/2011). Tässä selvityksessä keskitytään yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutujen välisiin kaukoliikenteen yhteyksiin ja niiden tavoitteelliseen palvelutasoon, joka pystyisi kilpailemaan henkilöautoliikenteen kanssa. Lähtökohtana on itsekannattava markkinaehtoinen liikenne, jonka kehittämistä voitaisiin ohjata valtakunnallisilla tavoitteilla. Palvelutason määrittely ei luo subjektiivista oikeutta joukkoliikennepalvelujen saamiseen, vaan tässä selvityksessä määritellään, kuinka hyväksi joukkoliikenteen palvelutaso halutaan.

## 1.2 Työn tavoitteet ja rajaukset

Kaukoliikenteellä tarkoitetaan tässä työssä sellaisia linja-autolla, junalla tai lentokoneella liikennöitäviä kotimaan henkilöliikenteen yhteyksiä, joiden pituus on vähintään 100 kilometriä yhteen suuntaan. Liikennemuotoja käsitellään yhtenä kokonaisuutena, vaikka kaikilla liikennemuodoilla on erityisominaisuuksia, joiden perusteella ne soveltuvat tietyille matkaryhmille paremmin kuin toiset. Tarkastelu koskee kaikkia käyttäjäryhmiä ja matkatyyppejä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELYt) määrittelevät toimivalta-alueensa palvelutasot, joten tässä työssä keskitytään ELYjen toimivalta-alueen rajan ylittävään liikenteeseen. Tästä rajauksesta johtuen matkaketjujen liityntäyhteyksiä kaukoliikenteen verkkoon ei käsitellä tässä työssä.

Kaukoliikenteen palvelutasokokonaisuutta on havainnollistettu perus- ja erityispalvelutasoa koskevassa raportissa (21/2011). Tämän työn tavoitteena on selvittää miten kaukoliikenteen kilpailukykyä henkilöautoliikenteeseen nähden voidaan parantaa ja millaisia kysyntää vahvistavia palveluja tavoitellaan.

Valtakunnallista palvelutasoa tarkastellaan palvelujen määrän ja laadun näkökulmasta. Laadun osatekijöinä huomioidaan asiakastarpeiden kannalta merkittävimpiä tekijöitä kuten matka-aika, täsmällisyys ja mukavuus.

Joukkoliikennelain tavoitteena kaukoliikenteen osalta on joukkoliikenteen kehittäminen seuraavasti:

- Runsasväkisten kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä palvelutaso on niin korkea, että joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa.
- Muualla Suomessa ihmisten käytettävissä on välttämättömiä jokapäiväisiä liikkumistarpeita vastaavat joukkoliikennepalvelut.
- Eri väestöryhmien tarpeet on otettava huomioon palvelutason määrittelyssä.
- Palvelutason määrittely on voimassa määräajan. Viranomaiset päättävät itse, kuinka pitkän ajan määrittely on voimassa. Olosuhteista riippuen sopiva voimassaoloaika



voisi olla 4–8 vuoden luokkaa, nyt määrittely on suunniteltu tehtäväksi viideksi vuodeksi ajalle 2012–2016.

### 1.3 Kaukoliikenteen kokonaispalvelu

Kaukoliikenteen kokonaispalvelu muodostuu useista eri vaiheista. Mielikuva palvelusta muodostuu asiakkaalle kokonaisuuden tai koko matkaketjua koskevan matkustuskokemuksen perusteella. Kaukoliikenteen tyypillinen palvelukokonaisuus muodostuu esimerkiksi seuraavasti:

1. Matkustusvaihtoehtojen selvittäminen
2. Matkan varaaminen ja lipun ostaminen
3. Liityntämatka asemalle tai terminaaliin
4. Odottelu aika
5. Liikennevälineeseen siirtyminen
6. Matka ja sen aikainen palvelu
7. Liikennevälineestä poistuminen
8. Jatkomatka kohteeseen

Tämän selvityksen tavoitteista johtuen työssä keskitytään ensisijaisesti ydinpalvelun, eli runkomatkan palvelutason määrittelyyn, joka on korostettuna yllä olevassa luettelossa. Kuitenkin kaukoliikenteen kilpailukyvyn ja houkuttelevuuden näkökulmasta on syytä kehittää koko matkaketjua ja sen oheispalveluita. Tämä edellyttää eri toimijoiden ja myös eri kulkumuotojen saumatonta yhteistyötä.

## 2 Tarkasteltavat yhteysvälit

### 2.1 Kaupunkiseudut

Tarkasteluun on valittu joukkoliikennelain tarkoittamat runsasväkiset kaupunkiseudut, eli yli 50 000 asukkaan alueet, joissa työssäkäynnin osuus keskuskaupunkiin on enemmän kuin kymmenen prosenttia. Tarkastelussa on mukana yhteensä 23 vähintään 100 kilometrin etäisyydellä Helsingistä sijaitsevaa seutukuntaa, joissa asukkaita on yli 50 000. Seutukunnat on esitetty taulukossa 1.

*Taulukko 1. Runsasväkisimmät seutukunnat. Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestön ennakkotilasto [verkojulkaisu]. ISSN=1798-8381. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 19.8.2011].*  
Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/vamuu/index.html>.

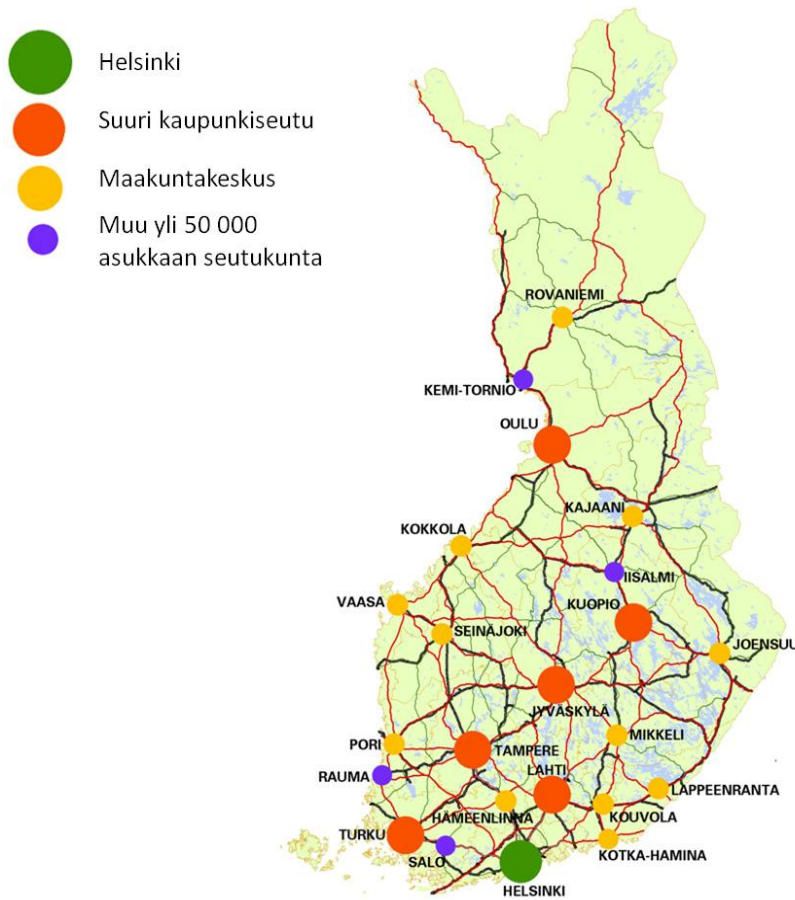
| Seutukunta                | Asukkaita<br>7/2011 |
|---------------------------|---------------------|
| Helsingin seutukunta      | 1 421 285           |
| Tampereen seutukunta      | 376 062             |
| Turun seutukunta          | 309 907             |
| Oulun seutukunta          | 227 525             |
| Lahden seutukunta         | 202 107             |
| Jyväskylän seutukunta     | 173 959             |
| Porin seutukunta          | 137 702             |
| Seinäjoen seutukunta      | 124 887             |
| Joensuun seutukunta       | 122 931             |
| Kuopion seutukunta        | 121 745             |
| Kouvola seutukunta        | 94 876              |
| Hämeenlinnan seutukunta   | 93 684              |
| Vaasan seutukunta         | 92 916              |
| Lappeenrannan seutukunta  | 89 583              |
| Kotkan-Haminan seutukunta | 87 329              |
| Mikkelin seutukunta       | 72 829              |
| Rauman seutukunta         | 65 545              |
| Salon seutukunta          | 64 752              |
| Rovaniemen seutukunta     | 64 322              |
| Kemi-Tornion seutukunta   | 60 550              |
| Ylä-Savon seutukunta      | 57 915              |
| Kajaanin seutukunta       | 57 362              |
| Kokkolan seutukunta       | 52 164              |

Näiden kaupunkiseutujen välisillä yhteyksillä lähtökohtaisesti tavoitteena on joukko-liikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen. Kaukoliikenteen tavoitteellisen palvelutason tarkastelu on kohdennettu näitä kaupunkiseutuja palvelemaan, ELY-keskusten toimivalta-alueiden rajat ylittävään liikenteeseen yli 100 kilometriä pitkillä yhteysväleillä.

Yhteysväleistä tarkasteluun on valittu em. kaupunkiseutujen yhteydet pääkaupunkiseudulle ja muille suurimmille kaupunkiseuduille (Turku, Tampere, Oulu, Jyväskylä, Lahti ja Kuopio)<sup>1</sup> sekä yhteydet suurimpien kaupunkiseutujen välillä. Lisäksi on tapauskohtaisesti tarkasteltu muita merkittävän kysynnän tai kaukoliikenteen tarjonnan

<sup>1</sup> Valtioneuvoston kaupunkipoliittinen periaatepäätös 2009-2011: Keskuskaupungin väkiluku ylittää 100 000 asukasta ja/tai monipuolinen yliopistokaupunkiseutu, jolla huomattava säteilyvaikutus maakuntaa laajemmalle alueelle.

omaavia yhteysvälejä naapurimaakuntien maakuntakeskusten välillä tai muilla poikittaisyhteyksillä. Yhteensä tarkastelun kohteena on ollut noin 100 yhteysväliä. Tarkastellut yhteysvälit on esitetty yksityiskohtaisesti luvun 4.1. taulukossa 9.



Kuva 1. Tarkasteluun valitut runsasväkiset kaupunkiseudut. Kuvan suuret kaupunkiseudut ovat myös maakuntakeskuksia.

## 2.2 Liikenteen solmupisteet

Junaliikenteessä useat poikittaisyhteydet ovat vaihdollisia. Merkittävimpiä kaukoliikenteen solmukohtia junaliikenteessä ovat Helsinki (Pasila tai Tikkurila lentoaseman yhteyksillä), Tampere, Riihimäki, Pieksämäki, Seinäjoki, Kouvola ja Oulu.

Bussiliikenteessä pikavuorot ovat suurimpien kaupunkiseutujen ja maakuntakeskusten välillä vaihdottomia. Helsinki-Vantaan lentoasema on merkittävä solmukohta kaukoliikenteen bussiyhteyksien kannalta. Sinne liikennöidään joko suoria pikavuoroja tai liityntävuoroja pääkaupunkiseudun pikavuorojen vaihtopysäkeiltä, joita on kaikilla säteittäisillä sisääntuloväylillä.

Kotimaan liikenteessä lentoyhteydet kulkevat pääosin Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta, mutta myös mm. Oulun ja Kuopion lentoasemat toimivat solmupisteinä laajemmalla alueella kuin vain oman maakuntansa lentoasemina.

Satamat on määritelty perus- ja erityispalvelutason nykytilaa ja kehittämistarpeita käsittelevässä raportissa matkailuun liittyviksi erityispalveluiksi, eivätkä ne sen tähden ole mukana tämän työn tarkasteluissa.

ELY-keskusten sisäiset liityntäyhteydet terminaaleihin eivät kuulu tämän tarkastelun piiriin, vaan vastuu niiden järjestämisestä ja palvelutason määrittelystä on ELY-keskuksilla ja kunnallisilla viranomaisilla.

### 3 Nykytilanteen analyysi

#### 3.1 Kaukoliikenteen kysyntä ja tarjonta

Kaukoliikenteen nykyistä tarjontaa on tarkasteltu kaikilla yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutujen ja suurten kaupunkien välisillä yhteyksillä. Liikennemuotokohtaiset vuoromäärät yhteysväleittäin on esitetty liitteessä 1. Bussiliikenteen vuoromäärät sisältävät sekä vakio- että pikavuoroliikenteen vuorot ja junaliikenne kaikki junatyypit, mukaan lukien taajamajunat. Viikkaimmilla yhteysväleillä on lyhyimpiä yhteyksiä lukuun ottamatta tarjontaa kaikilla kolmella liikennemuodolla.

Kaupunkien väliset yhteydet on jaettu joukkoliikenteen vuorotarjonnan perusteella neljään ryhmään: kaikkien liikennemuotojen tarjonta yhteensä molemmissa suunnissa arkipäivinä a) yli 80 vuoroa, b) yli 50 vuoroa, c) yli 25 vuoroa ja c) alle 25 vuoroa. Jaottelu on esitetty liitteessä 2. Lisäksi liitteen 2 taulukkoon on merkitty harmaalla ne yhteysvälit, jotka ovat vähäisen tarjonnan takia rajattu tarkemman tarkastelun ulkopuolelle.

Kysynnän selvittämisen haasteena on ollut seurantatietojen puute. Yli 100 kilometrin mittaisten matkojen kokonaismääristä kaupunkiseutujen välillä ei ole tietoa. Myöskään julkisen liikenteen matkustajamääristä ei ole yhteysvälikohtaista tietoa. Arvio mahdollisesta kysynnästä muodostaa tärkeimmän lähtökohdan palvelutasotavoitteiden määrittelylle. Tässä työssä matkustuspotentiaalin arvioinnin lähtökohdan on muodostanut Henkilöliikennetutkimuksen 04-05 tiedot yli 100 kilometriä pitkien matkojen suuntautumisesta maakuntien välillä. Lisäksi on tarkasteltu henkilöliikennetutkimuksen joukkoliikennematkoja koskevia tietoja, (markkinaehtoisen) liikenteen tarjontaa eri yhteysväleillä ja VR:n tietoja junamatkoista rataosittain.

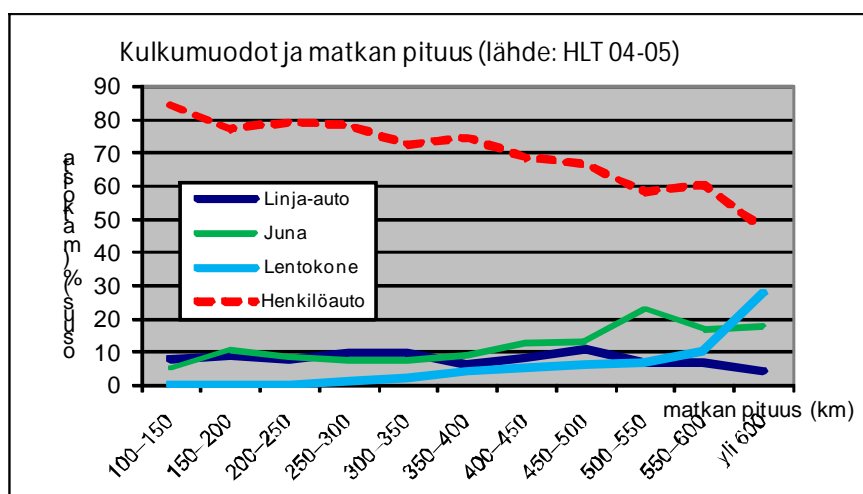
Henkilöliikennetutkimuksen 04-05 tietoja maakuntien välisistä yli 100 kilometrin mittaisista matkoista (taulukko 2) on tarkasteltu suurimpien matkavirtojen osalta siten, että tarkempaan tarkasteluun on valittu yhteysvälit, joilla tehdään enemmän kuin 250 000 matkaa vuodessa. Lisäksi on tarkasteltu suurten kaupunkien välisiä matkavirtoja siltä osin kun ne ylittävät yli 100 000 matkustajaa. Yhteensä tarkempaan tarkasteluun valikoitui 42 yhteysväliä. Näillä yhteysväleillä tehdään yli kolmannes kaikista kaikkien maakuntien välisistä pitkistä matkoista.

Joukkoliikenteen matkamäärät ja kulkutapaosuudet on esitetty liitteessä 3 henkilöliikennetutkimuksen 04-05 maakuntien välisten matkojen tietojen pohjalta. Tarkastelun parhailla yhteysväleillä joukkoliikenteen kulkutapaosuus on pääosin suurempi, kuin vastaavan pituisilla matkoilla keskimäärin. Osalla yhteysväleistä (Hämeenlinna, Mikkeli, Seinäjoki, Kajaani –*Helsinki*, Kuopio, Kouvola/Kotka, Jyväskylä, Lappeenranta –*Mikkeli*, Oulu, Kajaani, Jyväskylä, Lahti –*Kuopio*, Seinäjoki–Tampere, Lappeenranta–Kotka ja Kajaani–Oulu) joukkoliikenteen kulkutapaosuus on kuitenkin matkan pituuden mukaista keskiarvoa selvästi heikompi. Tätä ei näyttäisi selittävän niinkään joukkoliikenteen tarjonnan puutteet tai pitkä matka-aika, vaan paremminkin alueiden tyyppi ja mahdollisesti matkan tarkoitus.

Taulukko 2. Yli 100 km pitkien matkojen suuntautuminen (1000 matkaa/v). Lähde: HLT04–05.

|                      | Uusimaa | Varsinais-Suomi | Itä-Uusimaa | Satakunta | Kanta-Häme | Pirkanmaa | Päijät-Häme | Kymenlaakso | Etelä-Karjala | Etelä-Savo | Pohjois-Savo | Pohjois-Karjala | Kesk-Suomi | Etelä-Pohjanmaa | Vaasan rannikkoseutu | Kesk-Pohjanmaa | Pohjois-Pohjanmaa | Kainuu | Lappi | Ulkomaat |
|----------------------|---------|-----------------|-------------|-----------|------------|-----------|-------------|-------------|---------------|------------|--------------|-----------------|------------|-----------------|----------------------|----------------|-------------------|--------|-------|----------|
| Uusimaa              | 1 170   |                 |             |           |            |           |             |             |               |            |              |                 |            |                 |                      |                |                   |        |       |          |
| Varsinais-Suomi      | 2 580   | 760             |             |           |            |           |             |             |               |            |              |                 |            |                 |                      |                |                   |        |       |          |
| Itä-Uusimaa          | 340     | 160             | 20          |           |            |           |             |             |               |            |              |                 |            |                 |                      |                |                   |        |       |          |
| Satakunta            | 730     | 600             | 30          | 140       |            |           |             |             |               |            |              |                 |            |                 |                      |                |                   |        |       |          |
| Kanta-Häme           | 1 570   | 260             | 40          | 110       | 70         |           |             |             |               |            |              |                 |            |                 |                      |                |                   |        |       |          |
| Pirkanmaa            | 2 250   | 910             | 70          | 840       | 250        | 660       |             |             |               |            |              |                 |            |                 |                      |                |                   |        |       |          |
| Päijät-Häme          | 2 290   | 180             | 50          | 50        | 100        | 560       | 130         |             |               |            |              |                 |            |                 |                      |                |                   |        |       |          |
| Kymenlaakso          | 1 500   | 90              | 120         | 20        | 130        | 180       | 180         | 40          |               |            |              |                 |            |                 |                      |                |                   |        |       |          |
| Etelä-Karjala        | 790     | 70              | 120         | 30        | 20         | 100       | 140         | 380         | 130           |            |              |                 |            |                 |                      |                |                   |        |       |          |
| Etelä-Savo           | 1 140   | 60              | 40          | 20        | 70         | 160       | 220         | 380         | 300           | 500        |              |                 |            |                 |                      |                |                   |        |       |          |
| Pohjois-Savo         | 690     | 40              | 10          | 30        | 50         | 120       | 110         | 80          | 120           | 410        | 730          |                 |            |                 |                      |                |                   |        |       |          |
| Pohjois-Karjala      | 440     | 40              | 30          | 10        | 60         | 70        | 100         | 80          | 160           | 200        | 460          | 790             |            |                 |                      |                |                   |        |       |          |
| Kesk-Suomi           | 900     | 160             | 30          | 70        | 210        | 750       | 240         | 140         | 60            | 360        | 420          | 100             | 800        |                 |                      |                |                   |        |       |          |
| Etelä-Pohjanmaa      | 500     | 130             | 10          | 190       | 50         | 580       | 50          | 10          | 10            | 20         | 70           | 30              | 270        | 210             |                      |                |                   |        |       |          |
| Vaasan rannikkoseutu | 220     | 90              | 5           | 70        | 10         | 160       | 50          | 3           | 2             | 10         | 10           | 10              | 180        | 350             | 720                  |                |                   |        |       |          |
| Kesk-Pohjanmaa       | 110     | 40              | 3           | 5         | 20         | 70        | 3           | 4           | 4             | 3          | 40           | 10              | 80         | 120             | 160                  | 170            |                   |        |       |          |
| Pohjois-Pohjanmaa    | 420     | 50              | 10          | 60        | 70         | 140       | 30          | 10          | 50            | 60         | 320          | 90              | 260        | 180             | 160                  | 220            | 2 930             |        |       |          |
| Kainuu               | 140     | 40              | 10          | 4         | 10         | 30        | 10          | 3           | 10            | 50         | 300          | 100             | 70         | 50              | 40                   | 20             | 540               | 590    |       |          |
| Lappi                | 350     | 40              | 10          | 30        | 20         | 70        | 30          | 40          | 10            | 20         | 120          | 50              | 80         | 50              | 30                   | 30             | 1080              | 120    | 2 310 |          |
| Ulkomaat             | 1 650   | 360             | 80          | 120       | 170        | 360       | 140         | 150         | 110           | 90         | 110          | 90              | 180        | 80              | 130                  | 10             | 170               | 40     | 140   | 1 120    |

Kaukoliikenteen houkuttelevuus henkilöautoiluun verrattuna paranee matkan pidetessä. Henkilöliikennetutkimuksen 04–05 mukaan julkisen liikenteen osuus kaukoliikenteen matkoista kasvaa etäisyyden kasvaessa. Julkisen liikenteen osuus 100–150 kilometriä pitkillä matkoilla on noin 14 prosenttia ja yli 600 kilometrin matkoilla jo noin 50 prosenttia. Kasvu ei kuitenkaan ole lineaarista. Myös eri joukkoliikennemuotojen markkinaosuus vaihtelee eri pituisilla matkoilla. Junan osuus kasvaa merkittävästi yli 400 kilometrin matkoilla ja lentokoneen yli 500 kilometrin matkoilla. Linja-auton osuus on suhteellisen vakaa, mutta laskee merkittävästi yli 400 kilometrin matkoilla (Kuva 2).



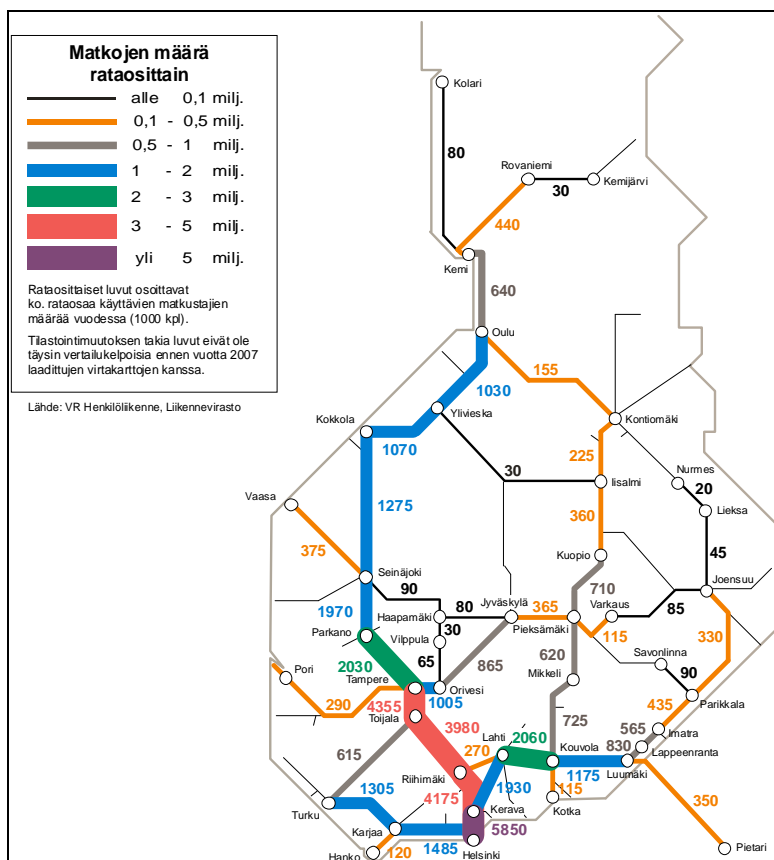
Kuva 2. Kulkumuodot ja matkan pituus HLT 04-05:n mukaan.

Luvun 3.2 (ryhmittely) sekä liitteen 3 taulukoissa on esitetty henkilöliikennetutkimuksen 04–05 kokonaismatkavirrat, joukkoliikenteen osuus sekä joukkoliikenteen (lento, juna, bussi) vuoromäärät tarkastelluilla yhteysväleillä. Lisäksi on tarkasteltu junan tai bussin nopeimman matka-ajan suhdetta henkilöauton matka-aikaan maakuntien keskuskaupunkien välisissä yhteyksissä. Tarkastelu on suuntaa antava, ja on huomattava, että vain tarjontaa koskevat tiedot kuvaavat nykytilaa.

Suurimmat maakuntien väliset matkavirrat ovat suurimpien kaupunkiseutujen ja Uudenmaan välillä sekä Pirkanmaan ja Varsinais-Suomen sekä Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin välillä. Näillä yhteysväleillä tehdään myös eniten joukkoliikennematkoja. Kaikilla näillä yhteysväleillä joukkoliikenteen nopein matka-aika keskuskaupunkien välillä on henkilöauton matka-aikaa lyhyempi.

Seuraavaksi suurimmat matkavirrat ovat pienempien kaupunkiseutujen ja Uudenmaan välillä sekä suurten kaupunkiseutujen ja niiden naapurimaakuntien välillä. Myös näillä yhteysväleillä joukkoliikenteen runkomatkan nopein matka-aika on pääsääntöisesti henkilöauton matka-aikaa lyhyempi. Ainoastaan Pori–Tampere, Pori–Turku sekä Pori–Helsinki ja Lahti–Tampere yhteysväleillä junan tai bussin runkomatkan matka-aika on henkilöauton matka-aikaa pidempi. Porin ja Helsingin välillä on kuitenkin lentoyhteys, joka on henkilöautoa nopeampi. Pienemmistä, etäällä sijaitsevista maakunnista Uudellemaalle sekä pienempien naapurikaupunkiseutujen välillä matkamäärät ovat pienempiä.

VR:n matkustajamäärätietojen perusteella suurimmat raideliikenteen matkavirrat ovat pääradalla Helsingin ja Tampereen välillä sekä edelleen Ouluun saakka ja Luumäki–Kouvola–Lahti–Kerava ja Turku–Karjaa–Helsinki -rataosilla. (kuva 3).



Kuva 3. Matkojen määrä rataosittain vuonna 2010. Lähde: Liikennevirasto 2011

### 3.2 Ehdotus yhteysvälien ryhmittelystä

Tarkastellut yhteysvälit ryhmitellään palvelutasotavoitteiden määrittelyä varten. Ryhmittely on mahdollista tehdä esimerkiksi kokonaismatkamäärien, joukkoliikennematkojen, vuorotarjonnan, kaupunkiseutujen koon tai hallinnollisten luokittelujen perusteella. Ryhmittelyn tärkein tavoite on kuvata joukkoliikenteen matkustuspotentiaalia eri yhteysväleillä, joten ryhmittely on pohjattu ensisijaisesti kokonaismatkamääriin maakuntien välillä. Tavoitteena on ollut välttää käsitykseen perustuvaa ryhmittelyä, mutta lähtötietojen tasosta johtuen tähän ei aivan täysin ole päästy. Rajatapauksissa tarkastelua on kohdistettu lisäksi myös keskuskaupungin asukasmäärään ja TEM:n arvioihin alueiden kehittymisedellytyksistä.

Ryhmään 1 esitetään valittavaksi kaikkein suurimman matkamäärän tuottavat yhteysvälit, eli maakunnat joiden välillä tehdään vuosittain yli 900 000 matkaa. Joukkoliikenteellä uskotaan olevan parhaat mahdollisuudet kilpailla henkilöautoliikenteen kanssa näiden maakuntien keskuskaupunkien välisessä liikenteessä. Luokkaan 1 ei ole kuitenkaan otettu mukaan niitä maakuntapareja, joissa matkavirrat selkeästi hajautuvat voimakkaasti keskuskaupungin ulkopuolelle. Luokan 1 muodostavat siten maakunnat, joiden välillä tehdään yli 900 000 matkaa seuraavin poikkeuksin.

Mukaan on otettu myös

- Oulu–Helsinki (Pohjois-Pohjanmaa–Uusimaa), jossa on vain 420 000 matkaa, mutta etäisyys on yli 600 km, ja joukkoliikennematkojen määrä Henkilöliikennetutkimuksen 04–05 mukaan on 262 000 matkaa, eli yhteysvälillä joukkoliikenteen kulkutapaosuus on yli 60 prosenttia.
- Kuopio–Helsinki (Pohjois-Savo–Uusimaa), jossa on 690 000 matkaa, mutta etäisyys on lähes 400 km, ja joukkoliikennematkojen määrä Henkilöliikennetutkimuksen 04-05 mukaan on 257 000 matkaa, eli yhteysvälillä joukkoliikenteen kulkutapaosuus on lähes 40 prosenttia.
- Oulu ja Kuopio ovat merkittäviä valtakunnan osakeskuksia. Liikematkustus Oulusta ja Kuopiosta Helsinkiin on vilkasta.

Ryhmään 2 on siirretty yli 900 000 matkan yhteysväleistä

- Kymenlaakso–Uusimaa, jossa matkat jakautuvat Kotkan ja Kouvolan välille, Kotka–Helsinki ja Kouvola–Helsinki yhteysväleistä molempia on esitetty luokkaan 2, jolloin yhteispalvelutaso on erittäin korkea.
- Oulu–Rovaniemi, koska Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan välisten matkojen oletetaan jakautuvan laajalle alueelle (Kemi, Tornio, Rovaniemi–Oulu, Kuusamo). Myös nykyisen markkinaehtoisen liikenteen tarjonta on selvästi eteläisiä maakuntia vähäisempää. Tällä välillä oletetaan olevan hyvä potentiaali lisätä joukkoliikennematkoja, mutta myös luokan 2 tavoitteet muodostuvat tällä yhteysvälillä erittäin tavoitteellisiksi.
- Etelä-Savo–Uusimaa, jossa keskuskaupunki Mikkeli on huomattavasti muita luokan 1 kaupunkiseutuja pienempi keskus. Yhteysvälillä nykyisen markkinaehtoisen liikenteen tarjonta on selvästi eteläisiä maakuntia vähäisempää ja myös joukkoliikennematkojen määrä pieni (145 000 matkaa). Myös Mikkeli–Helsinki välillä oletetaan olevaan hyvä potentiaali joukkoliikennematkojen määrän kasvattamiseen, mutta luokan 2 tavoitteet muodostuvat tällä yhteysvälillä tavoitteellisiksi.

Taulukko 3. Esitys ryhmään 1 kuuluvista yhteysväleistä.

| Yhteysväli    |          | Etäisyys (km) | Kokonais-<br>matkamäärä<br>maakuntien<br>välillä<br>(HLT04–05) | Joukkoliiken-<br>nematkat<br>maakuntien<br>välillä<br>(HLT 04–05) | Joukkoliikenteen<br>tarjonta<br>nykyisin<br>(lento,<br>juna ja<br>bussi,<br>m.s.y) | Runko-<br>matkan<br>matka-<br>aikasuhde<br>(juna tai<br>bussi/<br>hlöauto) |
|---------------|----------|---------------|--|---|--|--|
| Turku         | Helsinki | 165           | 2 600 000  | 650 000   | 151  | < 1  |
| Tampere       | Helsinki | 179           | 2 250 000  | 570 000   | 141  | < 1  |
| Hämeenlinna*) | Helsinki | 101           | 1 570 000  | 145 000   | 120  | < 1  |
| Lahti *)      | Helsinki | 104           | 2 290 000  | 612 000   | 102  | < 1  |
| Tampere       | Turku    | 157           | 910 000  | 249 000   | 60   | < 1  |
| Jyväskylä     | Helsinki | 270           | 900 000  | 209 000   | 97   | < 1  |
| Oulu          | Helsinki | 607           | 420 000  | 262 000   | 87   | < 1  |
| Kuopio        | Helsinki | 382           | 690 000  | 257 000   | 66   | < 1  |

\*) Lahti-Helsinki ja Hämeenlinna-Helsinki yhteysväleillä vastuuviranomainen on Uudenmaan ELY-keskus.

Ryhmään 2 esitetään kuuluvan maakunnat, joiden välillä tehdään vuosittain yhteensä 0,5–0,9 miljoonaa matkaa.

Lisäksi mukaan on otettu

- Rovaniemi–Helsinki, jossa on vain 350 000 matkaa, mutta etäisyys on yli 800 km, ja joukkoliikennematkoja on HLT 04-05 mukaan 264 000 matkaa. Yhteysvälillä joukkoliikenteen kulkutapaosuus lähes 80 prosenttia.
- Joensuu–Helsinki, jossa kokonaismatkamäärä on 440 000 matkaa, mutta etäisyys on yli 400 km, ja joukkoliikennematkojen määrä HLT 04-05 mukaan on 147 000 matkaa. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus on lähes 33 prosenttia.

Ryhmään 3 on siirretty yli 500 000 matkan yhteysväleistä

- Kajaani–Oulu, koska Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan välillä joukkoliikenteen tarjonta ja kysyntä on ollut erittäin vähäistä. Joukkoliikennematkoja tehdään vuositasona vain noin 74 000, ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus on noin 13 prosenttia. Kajaani–Oulu välillä oletetaan olevaan potentiaalia joukkoliikennematkojen lisäämiseen, mutta myös luokan 3 tavoitteet muodostuvat tällä yhteysvälillä tavoitteellisiksi.



Taulukko 4. Ehdotus ryhmään 2 kuuluvista yhteysväleistä.

| Yhteysväli    |       | Etäisyys (km) | Kokonais-matkamäärä maakuntien välillä (HLT04–05) | Joukko-liikenne-matkat maakuntien välillä (HLT 04–05) | Joukko-liikenteen tarjonta nykyisin (lento, juna ja bussi, m.s.y) | Runko-matkan matka-aika-suhde juna tai bussi/henkilö-auto |
|---------------|-------|---------------|---|---|---|---|
| Kouvola       | Hki   | 134           | Kymenlaakso<br>yht. 1 500 000                     | Kymenlaakso   | 45  | < 1   |
| Kotka         | Hki   | 133           |   | yht. 226 000  | 74  | 1,2   |
| Mikkeli       | Hki   | 228           | 1 140 000   | 145 000   | 51  | < 1   |
| Rovaniemi     | Hki   | 815           | 350 000   | 264 000   | 31  | < 1   |
| Lappeen-ranta | Hki   | 221           | 790 000   | 214 000   | 39  | < 1   |
| Pori          | Hki   | 237           | 730 000   | 159 000   | 78  | 1,1   |
| Joensuu       | Hki   | 437           | 440 000   | 147 000   | 35  | < 1   |
| Seinäjoki     | Hki   | 357           | 500 000   | 79 000  | 46  | < 1   |
| Seinäjoki     | Tre   | 180           | 580 000   | 103 000   | 33  | < 1   |
| Pori          | Tre   | 114           | 840 000   | 185 000   | 51  | 1,1   |
| Jyväskylä     | Tre   | 149           | 750 000   | 190 000   | 50  | < 1   |
| Lahti         | Tre   | 126           | 560 000   | 98 000  | 67  | 1,1   |
| Pori          | Turku | 139           | 600 000   | 111 000   | 72  | 1,2   |
| Rovaniemi     | Oulu  | 207           | 1 080 000   | 243 000   | 27  | < 1   |

Ryhmään 3 esitetään kuuluvan ne yhteysvälit, joiden välillä tehdään 270 000–500 000 matkaa vuodessa. Lisäksi ryhmään 3 esitetään sisällytettävän muut kuin ryhmiin 1 tai 2 kuuluvat maakuntakeskusten ja Helsingin väliset yhteydet sekä muihin luokkiin kuulumattomat suurten kaupunkiseutujen väliset yhteydet, joilla kokonaismatkamäärä on yli 100 000 matkaa.

Taulukko 5. Esitys ryhmään 3 kuuluvista yhteysväleistä.

| Yhteysväli   |                | Etäisyys (km) | Kokonaismatka-määrä maakuntien välillä (HLT04–05) | Joukko-liikenne-matkat maa-kuntien välillä (HLT 04–05) | Joukko-liikenteen tarjonta nykyisin (lento, juna ja bussi, m.s.y) | Runko-matkan matka-aika-suhde juna tai bussi/ hlöauto |
|--------------|----------------|---------------|---|--|---|---|
| Mikkeli      | Kuopio         | 164           | 410   | 43   | 32  | < 1   |
| Mikkeli      | Kouvola /Kotka | 175           | 380   | 62   | 18  | < 1   |
| Vaasa        | Helsinki       | 419           | 220   | 108  | 59  | < 1   |
| Kajaani      | Helsinki       | 551           | 140   | 53   | 23  | < 1   |
| Kajaani      | Oulu           | 180           | 540   | 74   | 18  | < 1   |
| Kokkola      | Helsinki       | 483           | 110   | 55   | 45  | < 1   |
| Joensuu      | Kuopio         | 136           | 460   | 77   | 38  | 1,1   |
| Oulu         | Kuopio         | 284           | 320   | 42   | 16  | 1,1   |
| Kajaani      | Kuopio         | 169           | 300   | 58   | 15  | < 1   |
| Jyväskylä    | Kuopio         | 144           | 420   | 46   | 39  | < 1   |
| Jyväskylä    | Seinäjoki      | 197           | 270   | 73   | 12  | 1,2   |
| Oulu         | Jyväskylä      | 338           | 260   | 73   | 16  | 1,4   |
| Lappeenranta | Kotka          | 110           | 380   | 51   | 18  | 1,4   |
| Jyväskylä    | Mikkeli        | 113           | 360   | 40   | 25  | 1,2   |
| Lappeenranta | Mikkeli        | 118           | 300   | 23   | 18  | 1,2   |
| Oulu         | Tampere        | 476           | 135   | 58   | 43  | <1  |
| Turku        | Lahti          | 213           | 179   | 52   | 34  | 1   |
| Turku        | Jyväskylä      | 304           | 166   | 37   | 46  | <1  |
| Tampere      | Kuopio         | 293           | 120   | 31   | 42  | 1   |
| Kuopio       | Lahti          | 280           | 117   | 9  | 36  | 1   |

Ryhmään 4 esitetään kuuluvan muut tarkasteluun sisällytetyt yhteysvälit, eli muut yhteydet yli 50 000 asukkaan kaupunkiseuduilta suurille kaupunkiseuduille (Turku, Tampere, Oulu, Jyväskylä, Kuopio ja Lahti).

Ryhmittelyn lähtökohtana ovat Henkilöliikennetutkimuksen 04–05 tiedot. Tiedot kuvaavat pitkiä yli 100 kilometrin matkoja maakuntien välillä. Lähtötietojen tarkkuustasosta johtuen matkavirtoja koskevissa tarkasteluissa lähtökohtana on jouduttu käyttämään oletusta siitä, että matkavirrat pääosin olisivat maakuntien keskustaupunkien välisiä. Niitä runsasväkisiä kaupunkiseutuja, jotka eivät ole maakuntakeskuksia (Rauma, Salo, Kemi-Tornio ja Iisalmi) ei ole tässä selvityksessä pystytty tarkastelemaan samalla tasolla kuin maakuntakeskuksia. Näiden kaupunkiseutujen liikennetarjonta on kuitenkin selvitetty. Siltä osin, kuin kaupunkiseutuja palvelevat samat yhteydet kuin maakuntakeskusta, ovat myös tavoitteet samat. ELY-keskusten tulee omissa määrittelyissään varmistaa tarvittavat liityntäyhteydet näiden kaupunkiseutujen ja maakuntakeskusten välillä.

Ryhmittely tulee tarkistaa uuden henkilöliikennetutkimuksen valmistuttua.

### 3.3 Vaihdollisten yhteyksien matka-aikatarkastelu

Luvussa 3.2 ja liitteessä 4 tarkastellaan henkilöauton ja joukkoliikenteen matka-aikoja suurimman kysynnän omaavilla yhteysväleillä. Näillä yhteysväleillä pääosin julkisen liikenteen yhteys on henkilöauton matka-aikaa nopeampi. Sen sijaan vaihdollisissa yhteyksissä erityisesti poikittaisyhteyksissä matka-aika julkisella liikenteellä ylittää henkilöautoliikenteen matka-ajan.

Liitteen 4 taulukkoon on kerätty liikennemuodoittain vaihdollisten yhteyksien nopeimmat matka-ajat. Juna- ja bussivuorojen matka-ajat on saatu Matkahuollon ja VR:n aikatauluista ja henkilöauton Liikenneviraston välimatkalaskurista. Ajoajaltaan nopein liikennemuoto kullakin yhteysvälillä on osoitettu taulukossa harmaalla värillä. Lisäksi on laskettu matka-aikasuhde nopeimman joukkoliikennevuoron ja henkilöauton välillä.

Juna on keskustasta keskustaan matka-ajaltaan kilpailukykyinen henkilöautoon verrattuna lähes puolella tarkastelluista yhteysväleistä. Kaukoliikenteen peruspalvelutasoa koskeneessa selvityksessä (LVM 21/2011) matka-aikoja verrattiin maakuntakeskusten ja Helsingin välisillä sekä suurten kaupunkikeskusten välisillä yhteyksillä. Helsinkiin suuntautuvilla yhteyksillä juna oli nopein liikennemuoto Kotkaa ja Poria lukuun ottamatta kaikilla yhteysväleillä ja lento nopein niillä yhteyksillä, joilla lentoyhteys on.

Kokonaismatka-aikaan vaikuttavat oleellisesti liityntäliikenteen yhteydet, vuorotiheys sekä odotteluajat ja turvatarkastus lentokentällä. On huomattava, että etenkin lentoliikenteessä liityntäyhteydet lähtö- ja määräpäässä voivat olla pitkiä tai isoilla kaupunkiseuduilla ruuhkaisia ja lisäävät liikennemuodon matka-aikaa merkittävästi. Junaliikenteessä kaupunkien keskustoissa liitynnät ovat yleensä sujuvia kävelen tai joukkoliikenteellä. Myös junaliikenteessä liityntäyhteydet kuitenkin pidentävät matka-aikaa, ellei lähtö- ja määräpaikka ole aseman läheisyydessä. Bussiliikenteessä pikavuorot pysähtyvät kaupunkiseutujen pikavuoropysäkeillä, jolloin liityntäliikenteen tarve vähenee muihin liikennemuotoihin verrattuna. Kokonaismatka-ajan muodostumista on havainnollistettu tarkemmin kohdassa 3.6.

### 3.4 Asiakashinta

Kaukoliikenteessä matkan hinta on merkittävä valintakriteeri matkapäätöstä tehtäessä. Asiakashinta vaikuttaa eri tavalla eri matkustajaryhmiin. Opiskelijoille ja eläkeläisille tarjotaankin alennuslippuja kaikissa liikennemuodoissa. Etenkin opiskelu-, työ- ja vapaa-ajan matkoilla hinnalla on merkitystä kulkutavan ja reitin valinnassa. Työhön liittyvillä työasiamatkoilla hinnan merkitys on vähäisempi kuin muilla palvelutasotekijöillä kuten matka-ajalla ja täsmällisyydellä. Lippujen hinnoittelu lento- ja jatkossa myös junaliikenteessä riippuu ostoajankohdasta.

Matkan asiakashintaa eri kulkumuodoilla on tarkasteltu taulukossa 6 esimerkinomaisesti muutamilla yhteysväleillä. Hintaa on verrattu verottajan kilometrikorvausten perusteella laskettuun henkilöautoliikenteen hintaan sekä erikseen pelkkiin polttoainekustannuksiin, joiden perusteella auton omistajat tekevät hintavertailun.

Taulukko 6. Esimerkkejä asiakashinnasta (euroa) eri yhteyksillä ja liikennemuodoilla.

| Yhteysväli            | Juna        | Bussi | Henkilö-<br>auto | Polttoaine-<br>kustannus |
|-----------------------|-------------|-------|------------------|--------------------------|
| Helsinki-Oulu         | 69,30–78,40 | 91,80 | 279,22           | 125,19                   |
| Helsinki-Tampere      | 23,10–34,90 | 25,30 | 80,96            | 36,30                    |
| Pori-Tampere          | 17,10–23,60 | 19,30 | 52,44            | 23,51                    |
| Hämeenlinna-Jyväskylä | 35,10–42,40 | 32,40 | 87,40            | 39,19                    |
| Oulu-Rovaniemi        | 26,30–34,40 | 41,00 | 95,22            | 42,69                    |
| Kouvola-Jyväskylä     | 35,70–45,90 | 38,10 | 87,86            | 39,39                    |
| Turku-Vaasa           | 52,50–57,80 | 56,10 | 152,72           | 68,48                    |
| Oulu-Lappeenranta     | 72,70–78,40 | 85,90 | 252,08           | 113,03                   |
| Turku-Kuopio          | 59,80–67,10 | 64,90 | 206,54           | 92,61                    |

Tarkastelu osoittaa, että joukkoliikenne (juna tai bussi) on ylivoimaisen edullista henkilöautoiluun verrattuna, jos matkustajia on yksi tai kaksi. Henkilöauton matkakustannus on keskimäärin 2,8 -kertainen bussiin verrattuna ja 2,6–3,2 -kertainen junaan verrattuna, jos vertailukohtana käytetään verottajan kilometrikorvausta. Käytännössä kuitenkin matkan hintaa vertaillessaan henkilöauton omistaja laskee henkilöautoilun kustannuksiksi usein ainoastaan polttoainekulut. Jos oletetaan polttoaineen hinnaksi esimerkiksi 1,65 euroa/litra ja polttoaineen keskipukulutukseksi arvioidaan 8 litraa/100 km, on julkinen liikenne vain niukasti henkilöautoa edullisempaa. Jos matkapäätöstä tehtäessä henkilöautoilun kustannuksiksi arvioi pelkästään polttoainekulut, on henkilöautoilu kaikilla tarkastelluilla yhteysväleillä selvästi edullisempaa jo kahdella matkustajalla, koska henkilöauton polttoainekustannus on tällä tarkastelutavalla 0,13 euroa/kilometri.

Toistaiseksi juna- ja bussiliikenteessä kilpailutilanne ei ole juurikaan vaikuttanut hinnoitteluun, vaan hinta perustuu matkan pituuteen. Junaliikenteessä myös yhteyden nopeus ja matkustusmukavuus on vaikuttanut hintaan. Nopeilla junavuoroilla matkustaminen on ollut jonkin verran kalliimpaa. Tarkastelluista yhteysväleistä Tampere–Helsinki väli on bussilla suhteessa edullisin henkilöautoiluun verrattuna. Junayhteyksistä henkilöautoiluun verrattuna suhteessa edullisin on Oulu–Helsinki-väli.

Lentoliikenteessä sen sijaan kova kilpailu joillakin yhteysväleillä näkyy matkustajalle edullisena hinnoitteluna. Esimerkiksi Oulu–Helsinki välillä matka yhteen suuntaan ilman matkatavaroita maksaa edullisimmilla lennoilla alle 50 euroa. Pori–Helsinki välillä lento maksaa edullisimmillaankin noin kaksi kertaa enemmän. Lentomatkan hinta on

voimakkaasti kysyntäperusteinen ja liput ovat sitä kalliimpia, mitä täydempi kone on. Lentomatkan hinta myös nousee huomattavasti vaihdollisilla yhteyksillä.

VR on kuitenkin uudistamassa junalipputuotteita, hinnoittelua sekä toimintamalleja. Mallia uuteen junamatkailun hinnoittelun haetaan lentoliikenteestä. Tarkoitus on vaihteittain siirtyä kysyntään perustuvaan hinnoitteluun, missä junalipun hinta määräytyisi paitsi junatyypin myös sen mukaan kuinka paljon ennen matkustuspäivää lippu ostetaan. Liput ruuhkajuniin maksaisivat jatkossa enemmän kuin vähemmän kuormittuneisiin vuoroihin.

### 3.5 Matkan aikana eri kulkuvälineissä tarjottavia lisäpalveluita

#### *Junaliikenne*

Junamatkoilla matkustajan on mahdollista matkustaa allergikoille suunnatussa osastossa, neuvotteluosastossa tai lasten leikkipaikan läheisyydessä, tupakkavaunussa, työskentelyhytissä ja perhehytissä sekä junasta on mahdollista varata pyörätuolipaikka. Myös lemmikkieläimille on omat vaununsu. Polkupyöräpaikkoja on rajoitettu määrä IC-junissa sekä yö- ja päiväpikajunissa. Pyöräpaikka tulee varata ennen matkaa. Lisäksi junissa on tarjolla joko ravintolavaunussa tai minibistrokärrystä maksua vastaan virvokkeita ja purtavaa. IC-junissa ja Pendolinoissa on pistorasia ja pöytiä sekä puhelinkoppi työskentelyä varten. Liikuntarajoitteisten junamatkustajien on mahdollista saada avustusta junaliikenteen palveluasemilla. Pitkillä junayhteyksillä palvelutarjonta on erittäin kattava, niissä tarjotaan mm. makuuvaunupaikka myös suihkulla, autopaikka, matkatavaran säilytys (lähde: [www.vr.fi](http://www.vr.fi)).

Junaliikenteessä on määritelty asemat, joilla on saatavissa avustuspalveluja junaan siirtymistä tai poistumista varten. Nämä palvelut on tilattava 48 tuntia ennen matkan alkamista.

#### *Bussiliikenne*

Bussiliikenteen palvelut matkustajille ovat suppeampia kuin junaliikenteessä. Palvelut perustuvat joustavaan ja vaivattomaan matkustamiseen. Bussiliikenteessä voi kuljettaa suurempiakin määriä matkatavaroita bussin tavaratilassa. Polkupyörien, suksipussien ja muiden isompien matkatavaroiden kuljettamisesta tulee ilmoittaa etukäteen, jotta niille voidaan varata kuljetustila. Matkustaja saa kuljettaa maksutta mukanaan bussin tavaratiloissa kahta matkalaukkua tai kassia tai niitä vastaavaa määrää matkatavaraa. Lemmikkieläinten kuljettaminen on ilmaista, kun eläin on pieni, kulkee häkissä tai korissa ja voidaan sijoittaa istuimen jalkatilaan. Isommista koirista peritään yleensä lisämaksu. Expressbusseissa on luettavissa asiakaslehtiä. Lapsi voi matkustaa yksin bussissa lapsipassin kanssa, joka takaa sen, että perillä kuljettaja pitää huolen lapsen luovuttamisesta asianmukaisesti lapsipassissa mainitulle henkilölle. (lähde: [www.expressbus.fi](http://www.expressbus.fi))

Bussiliikenteessä avustuspalvelut tulevat EU-säännösten kautta pakollisiksi vuonna 2013. Säännösten mukaan yli 2,5 tunnin pituisilla matkoilla on tarjottava avustuspalveluja. Matkustajan on ilmoitettava tarpeesta 36 tuntia ennen matkan alkamista.

#### *Lentoliikenne*

Lentoyhtiöt tarjoavat palveluita, jotka takaavat lapsiperheiden, yksin matkustavien lasten ja pyörätuolin kanssa matkaavien asiakkaiden viihtyisän ja turvallisen matkan. Lentoliikenne toimii täysin kaupallisesti ja kukin lentoyhtiö määrittelee ja hinnoittelee omat palvelunsa. Kotimaan liikenteessä Finnairilla ja sen omistamilla yhtiöillä on kattavin

tarjonta. Sen erikoispalveluihin kuuluvat muun muassa lasten saattopalvelu ja pyörätuolien maksuton kuljetus lennoilla.

### 3.6 Esimerkkejä matkaketjuista

Matkustajalle kaukoliikenteen palvelu muodostuu koko matkaketjusta ja matkustaja arvioi palvelutasoa kokonaisuuden näkökulmasta. Kaukoliikenteen matkalla runkoyhteys voi ajallisesti tai kustannusten muodostumisen näkökulmasta jäädä jopa liityntäyhteyksiä merkityksettömämmäksi. Seuraavassa on tarkasteltu esimerkinomaisesti kaukoliikenteen vaihtoehtoisia matkaketjuja muutamilla satunnaisesti valituilla yhteysväleillä. Tarkoituksena on vertailla matkan käytännön sujumista eri kulkumuodoilla sekä havainnollistaa runkomatkan osuutta matkaketjulla.

Esimerkit on valittu niin, että ne edustavat vaihdottomia ja vaihdollisia yhteyksiä, pitkiä ja lyhyitä yhteyksiä sekä poikittaisyhteyksiä. Jokainen yhteysväli on mahdollista matkustaa henkilöauton lisäksi sekä junalla että bussilla ja joillakin yhteysväleillä on lisäksi lentoyhteys. Taulukossa 7 on verrattu valittujen yhteysvälien matka-aikaa eri liikennemuotojen välillä. Taulukossa matka-aika on keskuksesta keskukseen eikä sisällä liityntämatkojen matka-aikaa. Tarkempaan matkaketjutarkasteluun on valittu 3 esimerkkiä (Helsinki-Tampere, Helsinki-Oulu ja Jyväskylä-Kouvola) ja näille yhteysväleille on kuvattu myös koko matkaketjun matka-ajan muodostuminen (kuvat 4-6).

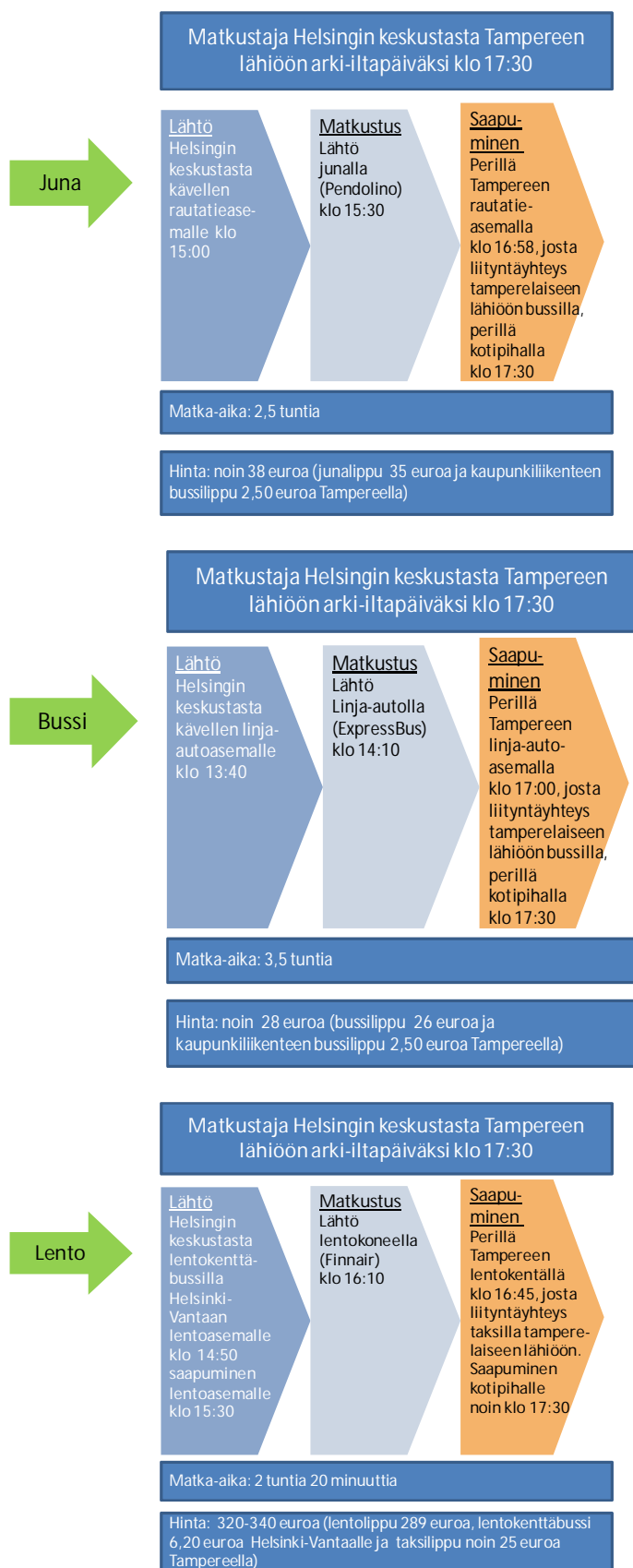
Taulukko 7. Tarkasteluun valitut yhteysvälit ja niiden ominaispiirteitä.

|                       | Junat               | Bussi               | Junat      | Bussi      | Hlöauto    | Lento      | Junat | Bussi <sup>1</sup> | Hlöauto |
|-----------------------|---------------------|---------------------|------------|------------|------------|------------|-------|--------------------|---------|
|                       | Vaihtojen lukumäärä | Vaihtojen lukumäärä | Matka-aika | Matka-aika | Matka-aika | Matka-aika | km    | km                 | km      |
| Yhteysväli            |                     |                     |            |            |            |            |       |                    |         |
| Helsinki-Oulu         | 0 - 1               | 0 - 2               | 5:54-9:54  | 8:20-15:10 | 7:35       | 1:05       | 680   | 627                | 607     |
| Helsinki-Tampere      | 0                   | 0 - 1               | 1:26-2:26  | 2:15-4:15  | 2:12       | 0:40       | 187   | 186                | 176     |
| Pori-Tampere          | 0                   | 0 - 1               | 1:29-1:35  | 1:45-2:40  | 1:25       | -          | 135   | 114                | 114     |
| Hämeenlinna-Jyväskylä | 1                   | 1 - 2               | 2:11-2:45  | 3:20-8:20  | 2:22       | -          | 234   | 232                | 190     |
| Oulu-Rovaniemi        | 0                   | 0 - 1               | 2:18-2:43  | 3:10-4:00  | 2:35       | -          | 220   | 245                | 207     |
| Kouvola-Jyväskylä     | 1 - 3               | 0 - 1               | 2:39-4:24  | 3:15-4:25  | 2:23       | -          | 264   | 274                | 191     |
| Turku-Vaasa           | 2                   | 0 - 2               | 4:08-4:40  | 5:45-7:50  | 4:09       | 3:05-6:50  | 401   | 346                | 332     |
| Oulu-Lappeenranta     | 1 - 2               | 1                   | 7:28-12:39 | 9:10-12:15 | 6:51       | -          | 719   | 577                | 548     |
| Turku-Kuopio          | 1 - 2               | 1 - 2               | 5:18-6:05  | 7:40-12:45 | 5:36       | 2:45-6:35  | 492   | 461                | 449     |

<sup>1</sup> valittu ajallisesti lyhin vuoro  
km ja hintamäärittelyihin

#### Helsinki-Tampere

Kuvassa 4 on esitetty matkaketjukuvaus Helsingistä Tampereelle junalla, bussilla ja lentokoneella.



Kuva 4. Matkaketjukurvat eri liikennemuodoilla välillä Helsinki–Tampere.

Junaliikenne

Juna kulkee Helsingistä Tampereelle suoraan 34 eri junavuorolla päivässä. Junatyypistä riippuen matka-aika vaihtelee puolestatoista tunnista kahteen ja puoleen tuntiin. Vuorotarjonnassa on mukana kolme eri junatyyppiä, joiden joukossa on hitain taajamajunayhteys. Viimeinen yhteys lähtee Helsingistä puoli yhdeltätoista illalla ja aamun varhaisin lähtö on viideltä aamulla.

Pendolino ja InterCity yhteydet ovat lähes tunnin nopeampia kuin taajamajunat ja siten todennäköisin valinta matkustajilla, jotka matkustavat koko välin Tampere-Helsinki. Taajamajunassa ei ole lisäpalveluita, mutta hinta on muita junatyyppejä halvempi. Nopeimmilla junatyypeillä on lisäpalveluita kuten ravintolapalvelut ja esimerkiksi mahdollisuus tietokoneiliitäntään (ks. 3.5).

### *Bussiliikenne*

Bussilla pääsee Tampereelle suoraan tai vaihtoyhteydellä Forssan tai Hämeenlinnan kautta. Vaihtoyhteyksiä ei matkaketjun hitauden vuoksi kannata valita, koska suoria yhteyksiä on tarjolla jopa puolen tunnin välein. Myös yöllä pystyy matkustamaan kahdentoista, yhden ja kolmen aikoihin. Matka-aika on keskimäärin kaksi ja puoli tuntia. Yöaikaan bussiliikenne tarjoaa parasta palvelutasoa, sillä junat eivät kulje yöllä. Lisäksi pysäkkiä ei ole Helsingin että Tampereen päässä suosii bussilla matkustamista, koska matkustajat voivat nousta kyytiin tai jäädä pois ydinkeskustan ulkopuolellakin.

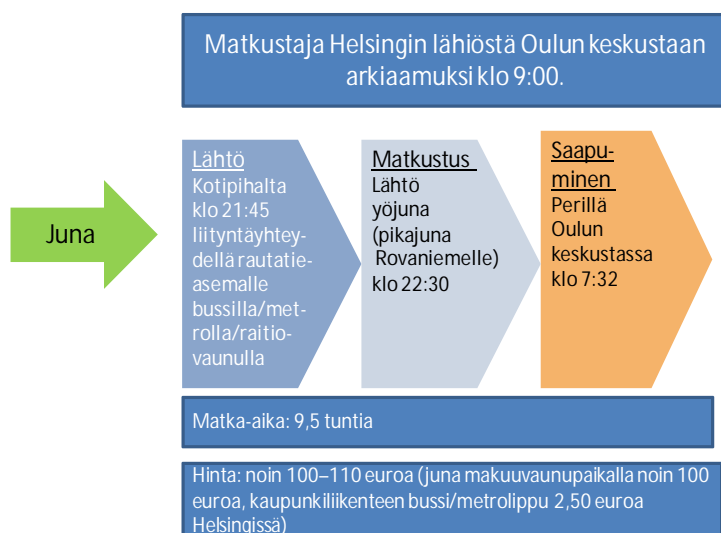
Bussiliikenteessä lisäpalvelut ovat rajoitetummat kuin juna- ja lentoliikenteessä. (ks. 3.5)

### *Lentoliikenne*

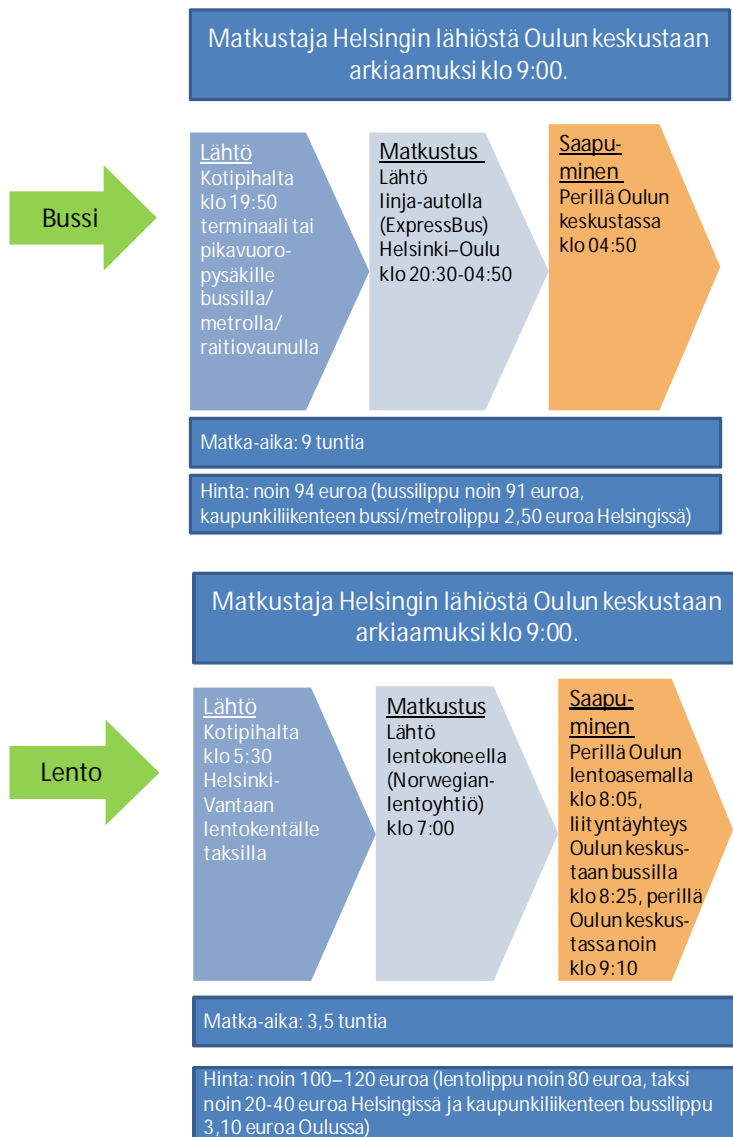
Finnair lentää joka päivä neljä kertaa päivässä Helsingistä Tampereelle 40 minuutissa. Lentolipun hinta on lähes 300 euroa. Lentoliikenteessä vaaditut turvatarkastukset pidentävät matka-aikaa ja siten matka-aika lähenee lähes samaa, mitä junalla matkustamiseen kului.

### *Helsinki–Oulu*

Kuvassa 5 on esitetty matkaketju Helsingistä Ouluun makuuvaunussa junalla sekä bussilla ja lentokoneella.







Kuva 5. Matkaketjukuvaukset eri liikennemuodoilla välillä Helsinki–Oulu.

### Junaliikenne

Matkareitti junalla kulkee suoraan tai vaihtoyhteyksien kautta Tampereelta tai Kuopiosta. Junamatka kestää kuudesta tunnista 10 tuntiin. 10 -tuntisilla yhteyksillä matkustetaan yön yli, jolloin on mahdollisuus makuuvaunupaikkaan. Junassa voi matkustaa lemmikin kanssa, pyörätuolilla ja kuljettaa polkupyörän. Lisäksi matkustaja voi valita allergiapaikan ja suihkullisen makuuvaunupaikan. Junassa on myös ravintolavaunu.

Tarkasteluajankohtana juna makuupaikalla oli kallein vaihtoehto matkustaa Helsingistä Ouluun. Ilman makuupaikkaa junamatkan hinta olisi ollut edullisempi.

### Bussiliikenne

Bussilla matkustaa Helsingistä Ouluun suoraan tai vaihdollisilla yhteyksillä. Matka-ajat vaihtelevat yli 8 tunnista 15 tuntiin. Yön yli matkustettaessa matka-aika on lyhin, mutta perille tuloaika on varsin aikainen. Pidemmät matka-ajat ovat päiväaikaan matkustettaessa vaihdollisilla yhteyksillä. Vaihtoyhteyksiä voi olla yksi tai kaksi. Yhden vaihtoyhteyden reitit kulkevat joko Porin, Jyväskylän tai Kokkolan kautta. Kahden

vaihtoyhteyden reittivaihtoehtoja on useampia ja ne kulkevat joko Vaasan ja Kokkolan, Tampereen ja Kokkolan, Jyväskylän ja Kuopion, Varkauden ja Kuopion, Forssan ja Jyväskylän, Tampereen ja Jyväskylän tai Huittisten ja Porin kautta.

Bussi on näin pitkällä yhteysvälillä hitain matkustusmuoto, mutta hintakilpailukykyinen vaihtoehto. Suora bussiyhteys on myös ajallisesti kilpailukykyisin verrattuna muuhun liikenteeseen, mutta aikatauluvaihtoehtoja suorille yhteyksille on rajoitetummin, suorat yhteydet kulkevat ainoastaan yön yli matkustettaessa.

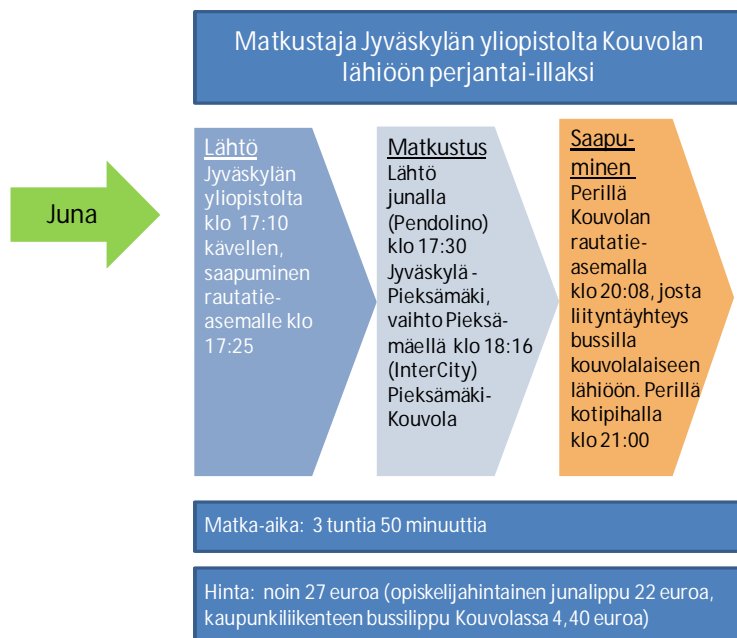
### Lentoliikenne

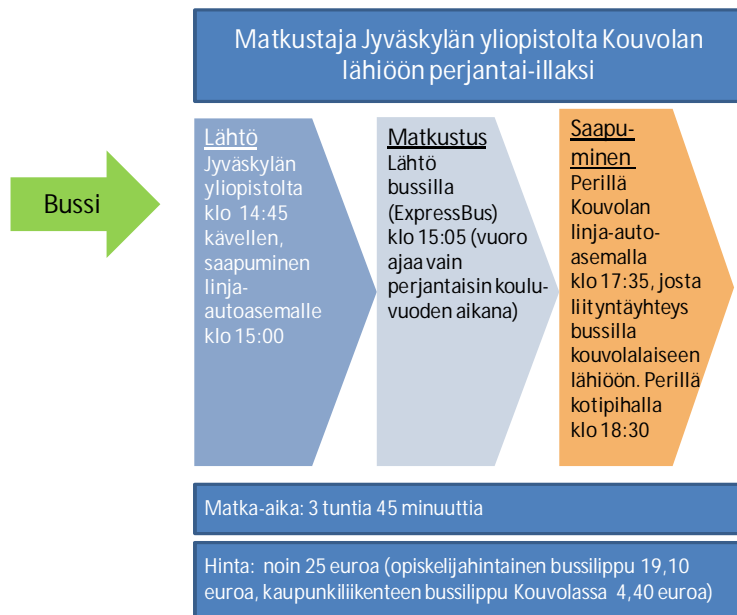
Lentämällä pääsee Helsingistä Ouluun noin tunnissa. Kokonaismatka-aikaa lisäävät lentoliikenteen turvatarkastukseen varattava aika sekä ulkopuoliset liityntämatkat. Lentoliikenteen kotimaan kilpailutilanteen kasvaessa markkinoille on tullut halvempia lentoja Helsingin ja Oulun välille. Tällä hetkellä koska Norwegian lentoyhtiö tarjoaa lentoja jopa alle 50 euron. Norwegian veloittaa kuitenkin tarjoushintaista lipusta matkatavaramaksun erikseen, lisäksi matkan tilaaminen palvelutiskiltä tai puhelimesta maksaa erikseen.

Helsingistä Ouluun liikennöi kolme lentoyhtiötä, Finnair, Blue1 ja Norwegian. Ouluun pääsee lentämällä aamuvarhaisesta iltamyöhään. Esimerkiksi Finnair lentää Ouluun kahden tunnin välein, Norwegianilla on neljä vuoroa päivässä ja Blue1:lla kahdeksan.

### Jyväskylä–Kouvola

Kuvassa 6 on esitetty matkaketjukuvaus opiskelijalle Jyväskylästä Kouvolaan junalla ja bussilla.





Kuva 6. Matkaketjukuvaukset eri liikennemuodoilla välillä Jyväskylä–Kouvola.

#### Junaliikenne

Junalla pääsee Jyväskylästä Kouvolaan vaihtoyhteyksillä. Nopein reitti kulkee yhdellä vaihtoyhteydellä Pieksämäen kautta. Tällaisia yhteyksiä kulkee arkipäivinä noin 2–3 tunnin välein aamu puoli seitsemästä ilta seitsemään. Vuorotarjonnassa on mukana pikajuna, InterCity ja Pendolino yhteyksiä. Nopein junayhteys, joka kestää 2,5 tuntia kulkee puoli kuudelta iltapäivällä Pieksämäen kautta Pendolinolla ja InterCityllä. Keskimääräinen junamatka yhdellä vaihdolla Jyväskylästä Kouvolaan kestää 2,5–3,5 tuntia.

#### Bussiliikenne

Bussiliikenne tarjoaa kolme vuoroa päivässä Kouvola – Jyväskylä yhteysvälillä. Suoria yhteyksiä on kaksi. Lisäksi kouluvuoden aikana Jyväskylästä kulkee perjantaisin expressbus-yhteys Kouvolan kautta Kotkaan. Matka-aika on noin kolme tuntia.

Opiskelijan matkaketjulla opiskelupaikkakunnalta kotipaikalle viikonlopuksi junaliikenne on aikataulullisesti parempi vaihtoehto, mutta matka-ajallisesti ja hinnaltaan bussi on erittäin kilpailukykyinen vaihtoehto junaliikenteeseen verrattuna.

## 4 Esitys tavoitteellisesta palvelutasosta

### 4.1 Liikenteelliset tavoitteet

Tavoitetasolla kaukoliikenteen tulee olla täsmällistä ja luotettavaa. Matka-ajan tulee runkomatkalla pääosin olla henkilöautoa nopeampi. Matkustamisen tulee olla miellyttävää ja vuorotiheyden (aikataulurakenteen) kysyntää vastaava. Lipun hinnan tulee olla vastaavan henkilöautomatkan kustannuksia edullisempi. Tiedon saamisen ja lipunoston tulee olla helppoa ja esteetöntä. Taulukossa 8 on ehdotus liikennepalveluiden määrällisistä tavoitteista palvelutasoluokittain.

Taulukko 8. Ehdotus kaukoliikenteen tavoitteellisesta palvelutasosta, määrälliset tekijät.

| Palvelutaso-luokka  | 1 Huipputaso   | 2 Kysyntää lisäävä taso   | 3 Kysyntää vahvistava taso   | 4 Toimiva taso  |
|---|--|---|--|---|
| <i>Yhteysvälit</i>  | Hki– Tampere, Turku, Oulu, Jyväskylä, (Lahti, Hämeenlinna) Kuopio Tampere–Turku, | Hki– Kotka, Kouvola, Mikkeli, Rovaniemi, Joensuu, Pori, Lappeenranta, Seinäjoki, Tampere– Lahti, Jyväskylä, Pori, Seinäjoki, Oulu–Rovaniemi, Turku–Pori | Hki– Vaasa, Kajaani, Kokkola Kajaani–Oulu, Mikkeli–Kuopio, Mikkeli–Kotka/Kouvola Kuopio–Joensuu, Oulu–Kuopio, Kajaani–Kuopio, Jyväskylä–Kuopio, Jyväskylä–Seinäjoki, Oulu–Jyväskylä, Lappeenranta–Kotka, Jyväskylä–Mikkeli, Lappeenranta–Mikkeli, Oulu–Tampere, Turku–Lahti, Turku–Jyväskylä, Tampere–Kuopio ja Kuopio–Lahti | Muut yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutujen yhteydet suurille kaupunkiseuduille (Turku, Tampere, Oulu, Jyväskylä, Lahti ja Kuopio) Esimerkiksi Lappeenranta – Oulu Rovaniemi – Jyväskylä Joensuu – Tampere Seinäjoki – Lahti jne... |
| <i>Määritelmä</i>   | Ylivoimainen vaihtoehto henkilöauton käytölle                                    | Kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöauton käytölle   | Toimiva ja käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle  | Joukkoliikenne–vaihtoehto autottomille  |
| <i>Tavoitteet</i>   | Lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta                           | Lisätä joukkoliikenteen kulkutapaosuutta  | Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen  | Tarjota joukkoliikenne–vaihtoehto   |
| <i>Matka-aikasuhde joukkoliikenne/henkilöauto (runko matka)</i> | joukkoliikenteen runkomatka on vastaavaa henkilöautomatkaa nopeampi              | joukkoliikenteen runkomatka on vastaavaa henkilöautomatkaa nopeampi   | joukkoliikenteen runkomatkan matka-aika on enintään 1,2 kertaa vastaavan henkilöautomatkan matka-aika  | joukkoliikenteen runkomatkan matka-aika on enintään 1,4 kertaa vastaavan henkilöautomatkan matka-aika   |
| <i>Liikennöinti-aika</i>  | varhaisaamusta myöhäisyöhön kaikkina päivinä                                     | varhaisaamusta myöhäisiltaan kaikkina päivinä   | aamulla, päivällä, illalla kaikkina päivinä  | aamulla, iltapäivällä kaikkina päivinä  |
| <i>Vuorotiheys /vuoromäärä</i>                                  | Tasaväli-aikataulut Vuorotiheys vähintään 30 min, Ruuhka-aikoina vähintään 15    | Aikataulut tasavälein tai samoilla minuuteilla vuorotiheys pääsääntöisesti vähintään n. 60 min tai vähintään yli 50                                     | aamulla, päivällä, illalla vuorotiheys pääsääntöisesti vähintään n. 120 min tai vähintään yli 20 vuoroa/vrk ruuhka-aikoihin painottuen.  | muutamia suoria vuoroja tai vuoroja, joilla järjestetty vaihto  |

|  |             |             |  |  |
|--|-------------|-------------|--|--|
|  | minuuttia*) | vuoroa/vrk. |  |  |
|--|-------------|-------------|--|--|

\*)Turku–Hki, Tre (HML)–Hki ja Lahti–Hki

Matka-aikasuhdetta koskevalla tavoitteella tarkoitetaan sitä, että ainakin osan yhteysvälin tarjonnasta tulisi olla tavoitteen toteuttavia. Tarvittava osa vuoroista voi edelleen tehdä aikaa vaativia poikkeamia nopeimmalta reiteiltä tai pysähtyä väliasemilla kysynnän mukaan.

Taulukko 9. Yhteenvedo yhteysvälien ryhmittelystä

|                | Helsinki | Tampere | Turku   | Oulu | Jyväskylä | Kuopio  | Lahti |
|----------------|----------|---------|---------|------|-----------|---------|-------|
| Tampere        |          |         |         |      |           |         |       |
| Turku          |          |         |         |      |           |         |       |
| Oulu           |          |         |         |      |           |         |       |
| Jyväskylä      |          |         |         |      |           |         |       |
| Kuopio         |          |         |         |      |           |         |       |
| Lahti          |          |         |         |      |           |         |       |
| Pori           |          |         |         |      |           |         |       |
| Seinäjoki      |          |         |         |      |           |         |       |
| Joensuu        |          |         |         |      |           |         |       |
| Kouvola        |          |         |         |      |           |         |       |
| Hämeenlinna    |          |         |         |      |           |         |       |
| Vaasa          |          |         |         |      |           |         |       |
| Lappeenranta*) |          |         |         |      |           |         |       |
| Kotka          |          |         |         |      |           |         |       |
| Mikkeli**)     |          |         |         |      |           |         |       |
| Rauma          |          |         |         |      |           |         |       |
| Salo           |          |         | <100 km |      |           |         |       |
| Rovaniemi      |          |         |         |      |           |         |       |
| Kemi–Tornio    |          |         |         |      |           |         |       |
| Kajaani        |          |         |         |      |           |         |       |
| Kokkola        |          |         |         |      |           |         |       |
| Iisalmi        |          |         |         |      |           | <100 km |       |

\*) Lisäksi Lappeenranta – Kotka ja Lappeenranta – Mikkeli kuuluvat kysyntää vahvistavalle tasolle

\*\*) Lisäksi Mikkeli – Kotka/Kouvola kuuluu kysyntää vahvistavalle tasolle

|  |                          |
|--|--------------------------|
|  | Huipputaso               |
|  | Kysyntää lisäävä taso    |
|  | Kysyntää vahvistava taso |
|  | Toimiva taso             |

Huipputasolla ja kysyntää lisäävällä tasolla tavoitteena ovat täsmälliset ja luotettavat sekä nopeat yhteydet, tiheä vuoroväli ja tasaväliset tai samoilla minuuteilla tapahtuvat aikataulut (eri joukkoliikennemuodoilla yhteensä). Huipputason ja kysyntää lisäävän tason erot ovat vuorotiheydessä ja liikennöintiajassa. Kysyntää vahvistavalla tasolla

tavoitellaan kattavaa tarjontaa tärkeimpinä matkustusaikoina ja sujuvia, lähes henkilöauton matka-aikaan verrattavia yhteyksiä.

Toimivalla tasolla yhteydet ovat tyypillisesti poikittaisyhteyksiä ja vaihdollisia yhteyksiä, jolloin vuorotiheydelle ja matka-ajalle ei aseteta tiukkoja tavoitteita. Tavoitteena on, että liikenne on täsmällistä ja luotettavaa, vaihdot sujuvia ja että yhteyksiä on eri vuorokaudenaikoina. Yhteysvälit, joiden esitetään kuuluvan toimivalle tasolle, on esitetty liitteen 3 taulukossa.

Erikseen asetetaan tavoite pitkämatkaisille liityntäyhteyksille lentoasemille, jotta vilkkaasti liikennöityjen lentokenttien edullista tai kattavaa lentotarjontaa pääsevät hyödyntämään myös naapurimaakunnat. Ainakin Kajaanista tulee olla liityntäyhteydet Kuopion ja/tai Oulun lentoasemien tärkeimmille lennoille aamulla ja iltapäivällä Kajaanin lentoaseman vähäisen tarjonnan ja korkean hintatason vuoksi. Samoin Kemistä tulee olla liityntäyhteydet Oulun lentoasemalle. Iisalimesta tulee olla liityntäyhteydet Kuopion lentoaseman tärkeimmille lennoille aamulla ja iltapäivällä. Myös Salosta ja Kotkasta on suorat yhteydet Helsinki–Vantaan lentoasemalle.

#### 4.2 Laadulliset tavoitteet

Tavoitetasolla myös palvelun laadun tulee olla korkeatasoista. Kaukoliikenteen perus- ja erityispalvelutason raportissa (21/2011) on käsitelty palvelutasotekijöitä sidosryhmäkyselyn, asiakastarpeiden sekä säädösten näkökulmasta. Samat laatutekijät koskevat myös tavoitteellista palvelutasoa, mutta joukkoliikenteen kilpailukykyyn ja houkuttelevuuteen vaikuttavia tekijöitä korostetaan tavoitetasolla enemmän kuin peruspalvelutasolla. Näitä ovat mm. täsmällisyys ja luotettavuus, informaatio sekä matkaketjun toimivuus, matkustusmukavuus ja esteettömyys.

Palvelutason laatutekijät on jaettu niihin, jotka koskevat kaikkia palvelutasoluokkia ja niihin, joilla operaattorit ja palvelun tarjoajat voivat lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Niitä toivotaan tarjottavan erityisesti huippu- ja kilpailutasolla siten, että palvelun laatu vastaisi mahdollisimman monen käyttäjäryhmän tarpeisiin.

Kaikkia palvelutasoluokkia koskevia laatutekijöitä ovat:

- Esteettömyys kaikilla matkaketjuilla, lisäksi avustuspalvelut tarjotaan ennalta ilmoitetuilla asemilla/terminaaleissa EU-asetusten vaatimusten mukaisesti (linja-autoliikenteessä 1.3.2013 alkaen)
- Matkustajainformaatio tarjotaan koko matkaketjulle samasta lähteestä (esim. matka.fi)
- Matkan hintatiedot ovat saatavissa samasta lähteestä kuin aikataulu- ja reittitieto
- Matkalippu on ostettavissa etukäteen koko matkaketjulle
- Vuorot kulkevat aikataulujen mukaan, poikkeuksista ja häiriöistä annetaan ajantasainen informaatio matkustajille. Myöhästymisistä korvaukset matkustajille kansainvälisten säännösten mukaisesti (esim. juna yli 60 min)

Lisäarvoa tuottavia ja kaukoliikenteen kilpailukykyä lisääviä palvelutasotekijöitä ovat esimerkiksi:

- Personoitu matkustajainformaatio (mobiilipalvelut)
- Ajantasainen pysäkki/asemainformaatio
- Oheispalvelut kulkuvälineissä, terminaaleissa/matkakakeskuksissa ja asemilla
- Henkilökohtainen asiakaspalvelu asemilla, terminaaleissa ja liikennevälineissä

Myös matkan pituus (matka-aika) vaikuttaa laatutavoitteisiin, esimerkiksi yli 3 tunnin matkoilla lisäpalveluilla lisätään joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Kun matka-aika voidaan hyödyntää työskentelyyn, lepoon tai virkistäytymiseen, paranee kilpailukyky henkilöautomatkan verrattuna. Yöliikenteessä yli 6 tunnin matkoilla tavoitteena on tarjota makuupaikkoja (yöjuna) tai lepoasentoon säädettäviä istuimia busseissa.

Taulukossa 10 on esitetty ehdotus tavoitteellisen palvelutason laatutekijöiksi.

Laatutekijät ovat kaluston osalta liikennemuotokohtaisia, esimerkiksi junat ovat suurelta osin esteettömiä, kun taas kaukoliikenteen bussikalusto ei sitä ole. Lentoliikenteessä asemat ovat esteettömiä, mutta itse lentokoneissa ja niihin pääsemisessä tarvitaan usein avustajaa.

Joukkoliikenteen kehittämisessä tavoitteena on valtakunnallinen informaatiojärjestelmä sekä yhteiskäyttöisen lippujärjestelmä (LVM 19/2009), mikä koskee kaikkea joukkoliikennettä, myös kaukoliikenteen tavoitteellista palvelutasoa. Kulkutapojen yhteiskäyttöisyyttä ajatellen palvelujen kehittämisessä tulee entistä enemmän kiinnittää huomiota polkupyörien kuljetukseen liikennevälineessä.

*Taulukko 10. Ehdotus kaukoliikenteen tavoitteellisesta palvelutasosta, laadulliset tekijät*

| <i>Laadulliset tekijät</i>            | <i>Kaikissa palvelutasoluokissa tavoiteltavat laatutekijät</i>   | <i>Huippu- ja kilpailutasolle asetetut lisätavoitteet</i>   |
|---------------------------------------|--|---|
| <b>Täsmällisyys/<br/>Luotettavuus</b> | Vuorot liikennöivät aikataulun mukaisesti. Häiriötiedotus matkustajille ennakoivasti ja viiveettä sisältäen vaihtoehtoiset reitit ja aikataulut.   | Matkustajalla mahdollisuus saada henkilökohtainen mobiili-info häiriöistä ja poikkeusliikenteestä   |
| <b>Matkustaja-<br/>informaatio</b>    | Keskitetty aikataulu- ja reitti-info internetissä sisältäen hintatiedot ja tiedon esteettömyydestä ja avustuspalveluista. Aikataulumonitorit terminaaleissa, matkakeskuksissa ja asemilla. Infon tuotannossa huomioidaan erityisryhmien tarpeet.   | Ajantasainen tieto vuorojen lähtö- ja saapumisaajoista terminaaleissa ja asemilla sekä tärkeimmillä pysäkeillä.   |
| <b>Lippujärjestelmä</b>               | Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä ja lipun ostomahdollisuus etukäteen koko matkaketjulle.  | Yksilöllisiä lisäpalveluja tarjolla lisähintaan.  |
| <b>Matkaketjun<br/>toimivuus</b>      | Aikataulu- ja hintatiedot saatavissa koko matkaketjulle samasta tietolähteestä. Opastetut liitynnät seudulliseen ja paikalliseen liikenteeseen. Asemilla ja terminaaleissa sekä valituilla pikavuoropysäkeillä liityntäpysäköinti ja saattopysäköintimahdollisuus. Taksipalvelut saatavilla vaivatta terminaaleissa ja asemilla. Matkaketjut toimivat esteettömästi tai saatavilla on avustuspalveluja | Vaihdoton yhteys tai järjestetty vaihto terminaalissa tai asemilla. Sujuva liityntä seudulliseen ja paikalliseen liikenteeseen, yhteensovitut aikataulut. |
| <b>Kalusto</b>                        | Ympäristöystävällinen kalusto. Istuinmukavuus ja työskentelymahdollisuus huomioitu, matkatavaroiden ja polkupyörien kuljetusmahdollisuus sekä WC.  | Istumapaikan varausmahdollisuus, vaihtoehtoisia paikkoja (esim. työskentely, istuinväljyys )  |
| <b>Oheispalvelut</b>                  | Kuulutukset, yli 3 tunnin matkoilla lisäpalveluja  | Sähköpistoke, internet, virvokemyynti kulkuvälineessä ja terminaaleissa. Terminaaleissa ja Matkakeskuksissa kaupallisia palveluja.                        |

### 4.3 Palvelutason parantaminen

#### 4.3.1 Liikenteelliset tavoitteet

##### Huipputaso

Huipputasolla tarjonta on jo nykyisin pääosin hyvällä tasolla. Suurimmat haasteet liittyvät laadullisten tavoitteiden toteuttamiseen ja erityisesti liikenteen täsmällisyyteen. Esitettyjen vuorotiheystavoitteiden toteutuminen edellyttäisi kuitenkin Turku–Tampere ja Kuopio–Helsinki –yhteysväliillä vuorotarjonnan lisäämistä ja liikennöintiajan pidentämistä aamusta ja myöhäisillasta. Näillä yhteysväleillä myös joukkoliikenteen matkamäärä on suurehko suhteessa vuorotarjontaan, joten pyrkimys nykyistä parempaan vuorotiheyteen on perusteltu. Turku–Helsinki yhteysväliillä tavoitteiden toteuttaminen edellyttäisi ruuhka-ajan tarjonnan lisäämistä. Oulu–Helsinki –yhteysväliillä lentoliikenteen tarjonta on kattavaa. Liikennöintiaikaa tulisi kuitenkin myöhäisillasta pidentää ja päivä- ja iltavuorojen tarjontaa lisätä, jotta tavoitteet toteutuisivat. Suurimmat haasteet Oulu–Helsinki välillä liittyvät liityntäliikenteeseen, jonka lisääminen ja nopeuttaminen Oulussa parantaisi oleellisesti julkisen liikenteen matkakettujen sujuvuutta. Helsingissä liityntäyhteyksien palveluja parantaa vuonna 2014 valmistuva Kehärata.

Esitetyt matka-aikatavoitteet toteutuvat kaikilla Huipputason yhteysväleillä ainakin osalla yhteyksistä. Tarjontaa olisi joiltakin osin tarpeen tasoittaa ja porrastaa kaikilla yhteysväleillä, mutta eri liikennemuotojen välillä tavoite on erittäin haasteellinen. Käytettävissä olleen aineiston perusteella Hämeenlinnan ja Helsingin välillä joukkoliikenteen kulkutapaosuus arvioidaan alhaiseksi ja vuorotarjontaa on Tampereen suunnan liikenteen ansiosta runsaasti suhteessa joukkoliikennematkojen määrään. Hämeenlinna – Helsinki ja Lahti – Helsinki yhteysvälien palvelutason määrittää ensisijaisesti ELY-keskus.

##### Kysyntää lisäävä taso

Kysyntää lisäävällä tasolla arvioidaan Rovaniemi–Helsinki ja Rovaniemi–Oulu yhteysväleillä olevan erittäin suuri joukkoliikenteen kehittämispotentiaali. Näillä yhteysväleillä tehdään paljon matkoja suhteessa julkisen liikenteen tarjontaan. Myös Lappeenranta–Helsinki ja Kouvola–Helsinki yhteysväleillä arvioidaan käytettävissä olevan aineiston perusteella olevan hyvää joukkoliikenteen kehittämispotentiaalia. Rovaniemi–Helsinki välillä tulisi tarjontaa, erityisesti lentovuoroja, lisätä. Oulu–Rovaniemi välillä tulisi tarjonta lähes kaksinkertaistaa asetettuihin tavoitteisiin pääsemiseksi. Yhteysväliillä tarvitaan sekä juna- että bussivuorojen hyvää palvelutasoa. Lisäksi tällä yhteysväliillä tulisi huomioida tarvittavien liityntäyhteyksien järjestäminen Oulun lentoasemalle Kemi–Tornio alueelta.

Pori–Helsinki, Pori–Turku, Pori–Tampere, Lahti–Tampere ja Kotka–Helsinki yhteysväleillä matka-aikatavoitteet suhteessa henkilöautoon eivät toteudu keskustasta keskustaan johtuen pikavuorojen pysäkitiheydestä ja ruuhkaisesta kaupunkien katuverkosta. Joukkoliikenteen matka-ajan nopeuttaminen ei nykyisellä tie- ja rataverkolla ole mahdollista, joten kehittäminen tulisi kohdistaa täsmällisyyden ja luotettavuuden parantamiseen ja muihin laatutekijöihin.

Helsingin ja Lappeenrannan, Helsingin ja Joensuun sekä Seinäjoen ja Tampereen välille tarvittaisiin lisävuoroja, jotta palvelutasotavoite toteutuisi. Seinäjoki – Tampere -yhteysväliillä haasteena on suuri matkamäärä, mutta suhteellisen pieni joukkoliikenteen kulkutapaosuus. Kysyntää lisäävällä tasolla huomio kiinnittyy myös Uudenmaan ja Etelä-Savon väliseen erittäin suureen matkamäärään, mutta pieneen joukkoliikenteen kulkutapaosuuteen. Joukkoliikenteen vähäistä käyttöä selittänee ainakin osaltaan



kesämökkimatkat. Yhteysvälillä tarvittaisiin kuitenkin aikatauluparannuksia kuten esimerkiksi aamuyhteys Helsingistä Mikkelin suuntaan.

#### Kysyntää vahvistava taso

Kysyntää vahvistavalla tasolla paras kehittämispotentiaali arvioidaan olevan Jyväskylän ja Seinäjoen sekä Jyväskylän ja Oulun välisissä yhteyksissä. Molemmilla yhteysväleillä on tarpeen lisätä vuorotarjontaa. Oulu–Jyväskylä välillä tarvitaan myös nopeampia yhteyksiä ja aikatauluparannuksia erityisesti aamun vuorotarjontaan.

Ehdotettujen tavoitteiden toteuttaminen edellyttäisi vuorotarjonnan kasvattamista muutamilla vuoroilla sekä aikataulujen tarkistamista Kajaani–Oulu, Mikkeli–Kouvola/Kotka, Oulu–Kuopio, Kajaani–Kuopio, Jyväskylä–Seinäjoki sekä Lappeenranta–Kotka ja Lappeenranta–Mikkeli yhteysväleillä. Esimerkiksi Oulu–Kuopio välillä kehittämisen tulisi koskea erityisesti aamuyhteyksiä. Lentoliikenne tarjoaa nopean runkoyhteyden, mutta liityntäyhteyksiä on tarpeen nopeuttaa ja sujuvoittaa. Liityntäyhteyksiä tulee kysyntää vastaavasti järjestää lähikaupunkien lentokentille niistä kaupungeista, joiden lentotarjonnan vähäisyys ja korkea hinnoittelu houkuttelee matkustajia henkilöautomatkalle tai henkilöautolla tehtävälle liityntämatkalle lähilentokentälle. Esimerkiksi Kajaanista on tarpeen järjestää liityntäyhteyksiä Kuopion ja Oulun lentoasemalle ja Kemistä Oulun lentoasemalle.

#### Toimiva taso

Toimivalla tasolla suurimman haasteen muodostaa vaihtojen sujuvuus. Vaihdoilla yhteysväleillä tarjonnan määrä määräytyy pääosin muiden palvelutasoluokkien tavoitteiden yhteydessä, koska matkat muodostuvat ylemmän tason runkoyhteyksistä ja vaihdoista näiden välillä.

Junaliikenteessä vaihdot junasta junaan onnistuvat hyvin junien aikataulurakenteesta johtuen. Sen sijaan aikataulujen yhteensovittamisessa on parannettavaa yhteyksillä, jotka muodostuvat matkaketjusta, jossa runkomatkalla on eri liikennemuotojen tarjontaa kuten bussi–juna ja bussi–lento. Vaihtojen sujuvuutta solmupisteissä edistävät terminaalien asemien ja pysäkkien hyvä laatutaso. Kaukoliikenteen pidemmällä matkoilla vaihtoon kuluva odotusaika on helpommin hyväksyttävissä, jos solmukohdan oheispalvelut pystyvät tyydyttämään matkustajien palveluodotukset. Tärkeitä ovat lämpimät ja turvalliset sisätilat, kahvila- tai ravintolapalvelut sekä muut kaupalliset palvelut. Ajantasainen matkustajainformaation olemassaolo on vaihtotapahtumassa ja liikenteen solmukohdissa ensiarvoisen tärkeää. Matkakeskusverkon laajentamisella ja alemman tason asema- ja pysäkkiverkon parantamisella voidaan parantaa toimivan tason joukkoliikennesyhteyksiä. Terminaalien ja asemien aukioloaikojen tulee noudattaa toimivan tason yhteyksien liikennöintiäikoja.

#### 4.3.2 Laadulliset tavoitteet

Kaukoliikenteen kilpailukyvyn kannalta tärkeimmät laatutekijöiden parantamistarpeet kohdistuvat kaukoliikenteessä matkustajainformaation parantamiseen matkaketjuilla sekä lippujen yhteiskäyttöisyyteen koko matkaketjulla. Laadullisilla tekijöillä vaikutetaan myös siihen, että joukkoliikennejärjestelmä näyttäytyy asiakkaalle selkeänä ja yhtenäisenä kokonaisuutena. Tähän kuuluu joukkoliikennepalvelujen yhtenäinen brändäys, aikataulutiedon helppo saatavuus ja lippujen oston helppous. Kaukoliikenteen kannalta kehittämistyössä on otettava lisäksi tavoitteeksi seuraavat kaikkia matkustajaryhmiä koskevat parannustarpeet:

- Vaihtoehtoiset kulkutavat ja matkaketjuihin liittyvä reitti-, aikataulu- ja hintatieto tarjotaan samasta lähteestä ja yksinkertaisessa ja havainnollisessa muodossa.
- Ajantasainen tiedottaminen häiriötilanteissa sekä matkaa suunnitteleville että jo matkaa tekeville (asemat, pysäkit ja vaunut) sekä poikkeusliikenteen järjestäminen
- Yksilöllisten infopalvelujen valintamahdollisuuksien lisääminen
- Asema ja pysäkki-informaation parantaminen ajantasaiseksi terminaaaleissa ja asemilla sekä sähköisten aikataulunäyttöjen ylläpito pikavuoropysäkeillä

Matkaketjujen sujuvuus ja vaihdot eri liikennemuotojen välillä on yksi tärkeimpiä kehittämiskohteita kaukoliikenteen tavoitteellisen palvelutason saavuttamisessa. Siihen liittyy mm. seuraavat palvelun osatekijät:

- Opastuksen jatkuvuus ja esteettömyys matkaketjujen solmupisteissä, kaluston esteettömyys
- Liityntäyhteyksien aikataulujen yhtensovittaminen kauko- ja seudullisen liikenteen välillä
- Kaikkien matkustajaryhmien tarpeet huomioon ottavan liityntä- ja saattopysäköinnin järjestäminen asemilla, terminaaaleissa ja kaupunkiseutujen pikavuoropysäkeillä
- Taksien saatavuus terminaaaleissa, matkakeskuksissa ja asemilla
- Terminaalien ja asemien aukioloaikojen sovittaminen liikennöintiäikoihin niin, että suojaiset, turvalliset ja oheispalveluja tarjoavat sisätilat ovat matkustajien käytettävissä etenkin vaihtojen yhteydessä.

Pidemmillä kaukoliikenteen matkoilla matkustajaryhmien yksilölliset tarpeet on otettava entistä paremmin huomioon oheispalveluiden tarjonnassa, jotta joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan parantaa.

## 5 Johtopäätökset ja yhteenveto

Tämän selvityksen tavoitteena on palvella liikenne- ja viestintäministeriön kaukoliikenteen palvelutasomäärittelyn valmistelua. Selvityksessä on laadittu esitys kaukoliikenteen tavoitteellisesta palvelutasosta, ja se täydentää aiemmin laadittua ehdotusta perus- ja erityispalvelutasosta. Palvelutaso on pääosin määritelty tavoitteelliseksi. Todennäköistä on, että aivan kaikkiin asetettuihin tavoitteisiin ei päästä, vaan palvelutaso asettuu jonnekin aiemmin esitettyjen perus- ja erityispalvelutason ja nyt ehdotetun tavoitetason välimaastoon. Palvelutaso esitetään määritettäväksi tavoitteelliseksi sen takia, että määrittelyllä ei haluta estää liikennepalveluiden kehitystä, vaan mahdollistaa yhä nopeampien ja laadukkaampien palveluiden tulo markkinoille. Esitettyä tavoitetasoa ei ole myöskään tarkoitus lähteä toteuttamaan yhteiskunnan rahoituksella, vaan selvityksen tavoitteena on paremminkin antaa markkinoille viestiä siitä, missä ja miten kaukoliikenteen palvelutasoa toivotaan kehitettävän. Palvelutason määrittely ei luo subjektiivista oikeutta joukkoliikennepalvelujen saamiseen.

Kaukoliikenteen palvelutason toivotaan paranevan, koska joukkoliikennelain yhtenä tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen kulkutapaosuutta runsasväkisten kaupunkiseutujen välisessä liikenteessä. Myös liikennepoliittisten tavoitteiden pohjalta kaukoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoiluun tulee parantaa. Tässä selvityksessä on esitetty arvioita siitä, millä yhteysväleillä ja millä keinoin kaukoliikenteeseen olisi mahdollista saada lisää matkustajia. Valtio voi edistää toimillaan toisaalta toimintaympäristön kehittämistä ja toisaalta ostoliikenteen sopimusehtoja sekä reittiliikenteen lupaehtoja niin, että myös laadulliset palvelutasotekijät voivat toteutua.

Liityntä kaukoliikenteeseen on merkittävä osa matkaketjua. Työn tavoitteista ja aikataulusta johtuen tässä selvityksessä palvelutasotavoitteita ehdotetaan vain yhdelle matkaketjun osalle, runkomatkalle. Tehdyt tarkastelut kuitenkin osoittavat, että liityntäyhteydet saattavat kaukoliikenteen matkaketjussa olla sekä ajallisesti että kustannukseltaan runkomatkaa merkittävämpi tekijä. Julkisen liikenteen liityntäyhteyden puuttuminen voi estää kaukoliikenteen käytön kokonaan ja ohjata valinnan henkilöautoiluun. Toisaalta taas sujuvat ja edulliset liityntäyhteydet lisäävät oleellisesti kaukoliikenteen houkuttelevuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriön palvelutason määrittely tulee kohdistumaan runkomatkaan. Muiden toimivaltaisten viranomaisten tulee huolehtia alueellaan kaukoliikenteen liityntäyhteyksien toimivuudesta. Alueilla, joilla ei ole toimivia ja hinnaltaan kilpailukykyisiä lentoyhteyksiä, voidaan palvelutasoa parantaa järjestämällä liityntäyhteyksiä myös maakunnan ulkopuolella sijaitsevalle paremman palvelun tarjoavalle lentoasemalle, jos kokonaismatka-aika ei ylitä tavoitetta.

Liikennemuotojen monipuolisuus on arvokasta. Työssä näkökulmana oli liikennejärjestelmänäkökulma eli kaikkia liikennemuotoja tarkasteltiin rinnakkain. Tarkastelujen tuloksena todetaan, että liikennetarjonnan monipuolisuus on lisäarvo ja mahdollistaa erilaisten matkustajaryhmien tarpeet kattavan palvelun. Käytännön matkaketjutarkastelut osoittivat, että jokaisella kulkumuodolla on järjestelmässä tärkeä paikkansa. Lentoyhteys on nopein pitkillä matkoilla. Juna palvelee sujuvasti kaupunkia ja asemien lähiseutuja. Koko matkaketjua tarkasteltaessa linja-autoyhteys saattaa kuitenkin olla nopein vaihtoehto, jos lähtö- tai määräpaikka on lähellä pysäkkiä eikä liityntää tarvita. Jotta kaukoliikenteen kilpailukyky henkilöautoiluun verrattuna pystytään aidosti parantamaan, on kaikkia julkisen liikenteen muotoja ja niiden välistä yhteistyötä kehitettävä.

Matkustajan näkökulmasta joukkoliikenne on yksi järjestelmä. Matkustajan näkökulmasta joukkoliikenteen tulee näyttäytyä yhden järjestelmän kokonaispalveluna. Matkustaja tekee valinnan henkilöauton ja joukkoliikenteen välillä mielikuvan perusteella, jos riittävää tietoa ei ole helposti saatavilla. Tällä hetkellä kaukoliikenne näyttäytyy matkustajalle erillisten toimijoiden ja operaattoreiden pirstaleisena järjestelmänä. Koko palvelukokonaisuudesta tulee saada tieto yhdestä tietolähteestä. Parantamistarpeet kohdistuvat tästä näkökulmasta matkustajainformaation parantamiseen sekä lippujen yhteiskäyttöisyyteen koko matkaketjulle. Kaukoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi on välttämätöntä tehdä valtakunnalliseen lippu- ja informaatiojärjestelmään kohdistuvaa kehittämistyötä. Tavoitteena on, että vaihtoehtoiset kulkutavat ja matkaketjuihin liittyvä reitti-, aikataulu- ja hintatieto tarjotaan samasta lähteestä ja yksinkertaisessa ja havainnollisessa muodossa. Kuluttajan päätöksentekoon voidaan vaikuttaa myös palvelun ja informaation brändäyksellä sekä palveluun liitettävillä lisäpalveluilla kuten päästölaskureilla, jotka tukevat joukkoliikenteen valintaa kulkutavaksi.

#### Palvelutason parantaminen

Laaditussa selvityksessä on tavoitteellisuutta nykyiseen tarjontaan verrattuna ja erityisesti palvelun laatutekijöissä. Huipputasolla ja kysyntää lisäävällä tasolla palvelutason tavoitteellisuudessa korostetaan liikenteen täsmällisyyttä ja luotettavuutta, henkilöautoliikennettä nopeampaa matka-aikaa sekä asiakkaiden odotuksiin ja tarpeisiin vastaavaa palvelun laatua. Kaukoliikenteessä joukkoliikenteen tärkeimpiä kilpailuvaltteja suhteessa henkilöautoon on matkan nopeus. Kysyntää vahvistavalla tasolla ja toimivalla tasolla tavoitellaan kysyntää vastaavia yhteyksiä ja mahdollisuuksia sujuvaan joukkoliikennematkaan myös vaihdollisilla yhteysväleillä. Toimivalla tasolla haasteena on yhteyksien olemassaolo ja matkaketjujen sujuvuus. Tärkeimmät laatutekijöiden parantamistarpeet kohdistuvat matkustajainformaation parantamiseen matkaketjuilla sekä lippujen yhteiskäyttöisyyteen koko matkaketjulle.

Tehtyjen tarkastelujen pohjalta näyttäisi, että kaikkein paras potentiaali palvelutarjonnan parantamiselle on Rovaniemen ja Oulun sekä Rovaniemen ja Helsingin välillä. Myös useilla muilla yhteysväleillä, kuten esimerkiksi Helsinki–Kouvola ja Helsinki–Lappeenranta väleillä tarjonnan lisäämisellä nähdään hyvät mahdollisuudet lisätä kysyntää. Poikittaisilla yhteyksillä suurimmat palvelutason parantamistarpeet ovat Jyväskylän yhteyksillä erityisesti Seinäjoen ja Oulun suuntaan sekä Kuopio–Oulu yhteysväleillä.

#### Matkan hinta

Kaukoliikenteessä matkan hinta on merkittävä valintakriteeri matkapäätöstä tehtäessä. Etenkin opiskelu- ja vapaa-ajan matkoilla hinnalla on merkitystä kulkutavan ja reitin valinnassa. Työasioihin liittyvillä pitkillä matkoilla matka-aika sekä yhteyden luotettavuus ja täsmällisyys vaikuttavat matkustajan ja työnantajan valintoihin vähintäänkin samalla painoarvolla kuin hinta.

Tehdyt tarkastelut osoittavat, että joukkoliikenne (juna tai bussi) on ylivoimaisen edullista henkilöautoiluun verrattuna, jos matkustajia on yksi tai kaksi ja vertailukohtana käytetään verottajan kilometrikorvausta. Käytännössä kuitenkin matkan hintaa vertaillaan henkilöauton omistaja laskee henkilöautoilun kustannuksiksi usein ainoastaan polttoainekulut, jolloin jo kahdelle matkustajalle henkilöauto on useimmiten joukkoliikennettä edullisempi matkustusvaihtoehto. Joukkoliikenteen matkaketjun kokonaiskustannusta nostaa merkittävästi esimerkiksi taksilla tehdyn liityntämatkan hinta.

Kaukoliikenteessä hintakilpailu on erittäin vähäistä ja sitä esiintyy pääosin lentoliikenteen kysytyimmillä yhteysväleillä. VR:n uusi lippujen hinnoittelumalli lisää joustavuutta myös junamatkojen hinnoissa. Tässä tutkimuksessa hintaa ei tarkasteltu palvelutasotekijänä, mutta kaukoliikenteen kilpailukyvyyn lisäämisen näkökulmasta tavoitteena tulee olla terveen hintakilpailun lisääminen, uusien erilaisille matkustajaryhmille tarkoitettujen lipputuotteiden tulo markkinoille sekä koko matkaketjulle ostettavissa olevat liput.

#### Kaukoliikenteen palvelutason määrittely

Liikenne- ja viestintäministeriön kaukoliikenteen palvelutason määrittely voidaan perustaa tässä työssä hahmoteltuun kaukoliikenteen tavoitteelliseen palvelutasoon sekä ministeriön julkaisussa 21/2011 esitettyyn perus- ja erityispalvelutasoon. Tavoitteellisen palvelutason perustana ollut yhteysvälien ryhmittely tulee tarkistaa uuden henkilöliikennetutkimuksen valmistuttua.

Jatkossa kaukoliikenteen rahoitus tulee muuttaa vastaamaan palvelutasomäärityksiä siten, että se ei ole liikennemuotokohtaista ja perustuu peruspalvelutason puutteiden rahoitukseen. Tavoitteellisella palvelutasolla osoitetaan operaattoreille, viranomaisille ja matkustajille millaista kaukoliikenteen palvelutasoa halutaan suurten kaupunkiseutujen välisillä yhteyksillä tarjota, mutta tavoitteellisen palvelutason odotetaan täyttyvän kaupallisen liikenteen palveluilla.

#### Palvelutason toteutumisen seuranta

Samaan aikaan kaukoliikenteen palvelutason määrittelyn kanssa myös muut toimivaltaiset viranomaiset määrittelevät oman toimivalta-alueensa liikenteen palvelutason. Koska niissä käsitellään kaukoliikenteeseen liittyvän alueellisen liikenteen palvelutasoa, on tarpeen järjestää palvelutason toteutumisen seuranta yhteistyössä ELY-keskusten ja kunnallisten viranomaisten kanssa.

Seurannan yhteydessä havaitaan tarpeet palvelutason tarkistuksille etenkin niiden kaupunkiseutujen välillä, joiden liikennepalvelujen tavoitteita on määriteltä ja kaukoliikenteen että ELY-keskusten tai kunnallisten viranomaisten palvelutasomäärittelyissä.

Palvelutason toteutumisen seuranta tarkoittaa sitä, että selvitetään säännöllisin väliajoin kuinka hyvin liikennepalvelut ja niihin liittyvät oheispalvelut ovat kehittyneet asetettujen tavoitteiden mukaiseksi. Samassa yhteydessä tavoitteiden asettelua voidaan tarvittaessa tarkentaa. Asetettujen tavoitteiden toteutumisen seurannan ohella on kuitenkin tärkeintä tarkastella palvelutason vaikutuksia liikennepalvelujen käyttöön. Tämän vuoksi matkustajamäärätietoja pitää pystyä ainakin jossakin tarkkuudessa arvioimaan. Systemaattinen kaukoliikenteen palvelujen kehittymisen ja käytön seuranta edellyttävät nykyistä parempaa valtakunnallista tietokantapohjaa tarjonnasta ja matkustajamääristä joukkoliikenteen tunnuslukujen tuottamista varten. Seurattavia tunnuslukuja ovat yhteysvälikohtaiset matkustajamäärä- ja vuoromäärätiedot vähintään vuositasolla. Palvelujen laatutason seurantaan tulee kehittää asiakastytyvyyden tutkimusmenetelmiä yhdessä muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa.

#### Jatkotoimenpiteet

Palvelutason määrittely on jatkuva prosessi. Määrittely tulee tarkistaa uuden henkilöliikennetutkimuksen valmistuttua. Jotta seuraavilla määrittelykierroksilla tavoitteiden asettelu osataan laatia yhä taitavammin, tulee sopia mittarit kaukoliikenteen palveluiden käytön seuraamiselle.

Liityntäyhteyksien määrittely on osoitettu ELY-keskuksille ja kunnallisille viranomaisille. Riittävät liityntäyhteydet ovat kuitenkin valtakunnallisen kaukoliikenneverkon käytön edellytys. Liityntäyhteyksien määrästä ja tasosta tulee sopia yleiset määrittelyperiaatteet samoin kuin muuten on valmisteltu ELY-keskusten yhteisiä palvelutasoluokkia.

Kaukoliikenteen matka on elämys. Yksi tämän selvityksen ulkopuolelle jäänyt merkittävä kaukoliikenteen houkuttelevuuteen vaikuttava tekijä on asiakkaiden tarpeet ja toiveet matka-ajan hyödyntämisessä. Tätä näkökulmaa on syytä jatkossa selvittää tarkemmin.

## Lähteet:

Finlex (2009). Joukkoliikennelaki. <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2009/20090869>.

HLT (2004–2005). 8.8.2011. <http://www.hlt.fi>

Liikenne- ja viestintäministeriö 21/2011. Kaukoliikenteen palvelutason nykytila ja kehittämistarpeet. Perus- ja erityispalvelutaso.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2011). Julkaisuja 13/2011. Julkisen liikenteen suoritetilastot 2009.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2010). Julkaisuja 29/2010. Kotimaan lentoliikenteen tilanne erityisesti Porin, Seinäjoen ja Jyväskylän lentokentillä. Selvitys 2010.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2010). Julkaisuja 9/2010. Sisämaan yöjunaliikenne. Selvitys 2010.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2009). Julkaisuja 19/2009. Arki paremmaksi, joukkoliikenne toimivaksi – Joukkoliikenteen kehittämisohjelma vuosille 2009–2014.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2009). Julkaisuja 1/2009. Seinäjoki–Jyväskylä- ja Haapamäki–Orivesi–Tampere-ratavyöhykkeiden joukkoliikenteen Kehittämisohjelma.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2008). Julkaisuja 17/2008. Liikennepoliittikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko Eduskunnalle.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2008). Julkaisuja 6/2008. Matkakeskusverkko 2007 Yhteenvetoraportti.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2007). Julkaisuja 39/2007. Kaukoliikenteen peruspalvelutaso.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2007). Julkaisuja 18/2007. Liikenne 2030 Taustat.

Liikennevirasto (2011). Liikenneolosuhteet 2035.

Liikennevirasto (2011). Liikenneviraston Toiminta- ja taloussuunnitelmaan vuosille 2012–2015.

Liikenneviraston ohjeita 07/2010. Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn.

Liikennevirasto. Rautatietilastot 2010.

Matka-ajat ja aikataulut. [www.vr.fi](http://www.vr.fi), [www.matkahuolto.fi](http://www.matkahuolto.fi), [www.finnair.fi](http://www.finnair.fi), [www.fc.fi](http://www.fc.fi), [www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi)

Ratahallintokeskus 1/2009. Tulevaisuuden henkilöliikenneselvitys.

Ratahallintokeskus 2/2006. Rautatieliikenne 2030. Radanpidon pitkän aikavälin suunnitelma.

Sisäasiainministeriö (2006). Aluekeskusohjelma 2007 – 2010. Asiantuntijaryhmän raportti.

Liite 1. Nykyinen tarjonta suurten kaupunkiseutujen välillä

| Vuoroja<br>arkena (M.s.y)           | Helsinki                            | Tampere               | Turku                               | Oulu                                | Jyväskylä             | Kuopio                     | Lahti |
|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------|----------------------------|-------|
| Tampere                             | Lento*: 8<br>Bussi: 78<br>Juna: 55  |                       |                                     |                                     |                       |                            |       |
| Turku                               | Lento*: 6<br>Bussi: 111<br>Juna: 34 | Bussi: 43<br>Juna: 17 |                                     |                                     |                       |                            |       |
| Oulu                                | Lento*: 32<br>Bussi: 34<br>Juna: 21 | Bussi: 20<br>Juna: 23 | Bussi: 16 Juna:<br>16               |                                     |                       |                            |       |
| Jyväskylä                           | Lento*: 4<br>Bussi: 65<br>Juna: 28  | Bussi: 31<br>Juna: 19 | Bussi: 32 Juna:<br>14               | Bussi: 10<br>Juna: 6                |                       |                            |       |
| Kuopio                              | Lento*: 9<br>Bussi: 38<br>Juna: 19  | Bussi: 27<br>Juna: 15 | Bussi: 23 Juna:<br>14               | Bussi: 9 Juna:<br>7                 | Bussi: 14<br>Juna: 15 |                            |       |
| Lahti                               | Bussi: 75<br>Juna: 27               | Bussi: 33<br>Juna: 34 | Vaihtopaikka:<br>Pasila<br>Juna: 34 | Vaihtopaikka:<br>useita<br>Juna: 22 | Bussi: 40<br>Juna: 23 | 2<br>Bussi: 21<br>Juna: 15 |       |
| yli 80 vuoroa yhteensä              |                                     | 50-80 vuoroa          | 25-50 vuoroa                        | alle 25 vuoroa                      |                       |                            |       |
| Bussiliikenne sisältää vakiovuorot. |                                     |                       |                                     |                                     |                       |                            |       |
| Junaliikenne sisältää taajamajunat. |                                     |                       |                                     |                                     |                       |                            |       |

Liitteen 1 ja 2 taulukoiden bussiliikennettä koskevat tiedot on kerätty Matkahuollon aikataulusivuilta 5.4.2011, junaliikennettä koskevat tiedot VR:n aikatauluista 1.7.2011 ja lentoliikenteen tiedot operaattoreiden www-sivuilta 27.6. ja 1.7.2011.



*Liite 2. Nykyinen tarjonta yli 50 000 asukkaan kaupunkien ja suurten kaupunkien välillä*

| Vuoroja<br>arkena (M.s.y) | Helsinki                            | Tampere   | Turku  | Oulu  | Jyväskylä   | Kuopio  | Lahti                    |
|---------------------------|-------------------------------------|---|--|---|---|---|--------------------------|
| Pori                      | Lento*: 4<br>Bussi: 60<br>Juna: 14  | Bussi: 37<br>Juna: 14   | Bussi: 60<br>Juna: 11  | Vaihtopaikka:<br>Tampere<br>Juna: 10  | Vaihtopaikka:<br>Tampere<br>Juna: 12  | Vaihtopaikka:<br>Tampere,<br>Pieksamäki<br>Juna: 12 | Bussi: 56<br>Juna: 18    |
| Seinäjäk                  | Lento*: 0<br>Bussi: 28<br>Juna: 18  | Bussi: 15<br>Juna: 18   | Vaihtopaikka:<br>Tampere<br>Juna: 16                                       | Bussi: 3 Juna:<br>24  | Bussi: 8 Juna:<br>4   | Vaihtopaikka:<br>Tampere,<br>Pieksamäki<br>Juna: 18 | bussi: 14<br>juna: 50    |
| Joensuu                   | Lento*: 4<br>Bussi: 19<br>Juna: 12  | Vaihtopaikka:<br>Pieksamäki<br>Juna: 12   |  | Vaihtopaikka:<br>Pieksamäki<br>Juna: 12   | Bussi: 11<br>Juna: 9  | Bussi 28<br>Juna: 10                                | bussi 6<br>juna 16       |
| Kouvola                   | Bussi: 28<br>Juna: 17               | 2<br>Bussi: 12<br>Juna: 28  | 2 Bussi:<br>7 Juna: 16   | Vaihtopaikka:<br>Tikkurila<br>Juna: 20  | 2/Pmäki<br>Bussi: 6 Juna:<br>23   | Bussi 5<br>Juna: 15                                 | bussi 12<br>juna 46      |
| Hämeenlinna               | Bussi: 78<br>Juna: 52               | alle 100 km   | Vaihtopaikka:<br>Toijala<br>Juna: 22                                       | 2/Hki Bussi:<br>17 Juna: 10   | Bussi: 37<br>Juna: 22   | Bussi: 22<br>Juna: 15                               | bussi 26<br>juna 36      |
| Vaasa                     | Lento*: 10<br>Bussi: 30<br>Juna: 19 | Vaihtopaikka:<br>Seinäjäk<br>Juna: 18   | Vaihtopaikka:<br>Seinäjäk<br>Juna: 12                                      | Vaihtopaikka:<br>Seinäjäk<br>Juna: 12   | Vaihtopaikka:<br>Seinäjäk<br>Juna: 16   | Vaihtopaikka:<br>Seinäjäk<br>Juna: 12               | bussi 22 juna<br>26      |
| Lappeenranta              | Lento*: 0<br>Bussi: 22<br>Juna: 17  | Vaihtopaikka:<br>Lahti,<br>Riihimäki tai<br>Tikkurila tai<br>Pasila<br>Juna: 16 | Vaihtopaikka:<br>Pasila tai<br>Lahti/<br>Riihimäki/<br>Toijala<br>Juna: 18 | Vaihtopaikka:<br>useita<br>Juna: 14   | Vaihtopaikka:<br>Lahti,<br>Riihimäki/Ko<br>uvola,<br>Pieksamäki/<br>Tikkurila | Vaihtopaikka:<br>Kouvola<br>juna 10                 | bussi: 6<br>juna: 20     |
| Kotka                     | Bussi: 42<br>Juna: 11               | 2 Bussi:<br>8 Juna: 12  | Vaihtopaikka:<br>Kouvola,<br>Pasila<br>Juna: 10                            | Vaihtopaikka:<br>Kouvola,<br>Pasila<br>Juna: 8                                  | Vaihtopaikka:<br>Kouvola,<br>Pasila<br>Juna: 8                                | Vaihtopaikka:<br>Kouvola<br>Juna: 10                | bussi: 8 juna:<br>14     |
| Mikkeli                   | Lento*: 0<br>Bussi: 36<br>Juna: 15  | Bussi: 30<br>Juna: 20   | Vaihtopaikka:<br>Lahti,<br>Riihimäki,<br>Toijala<br>Juna: 20               | Vaihtopaikka:<br>Kuopio<br>Juna: 12 (sis.<br>yöjunavaihto-<br>ehdot)            | Bussi: 16<br>Juna: 9  | Bussi: 17<br>Juna: 15                               | bussi 28<br>juna 16      |
| Rauma                     | Bussi: 52<br>Juna: 16               | Vaihtopaikka:<br>Turku<br>Juna: 10  | Bussi: 38<br>Juna: 18  | Vaihtopaikka:<br>Turku,<br>Tampere<br>Juna: 10 (sis.<br>yöjunavaihto-<br>ehdot) | Vaihtopaikka:<br>Turku<br>Juna: 8   | Vaihtopaikka:<br>Turku<br>Juna: 8                   | bussi 18 juna<br>22      |
| Salo                      | Bussi: 69<br>Juna: 34               | Vaihtopaikka:<br>Turku<br>Juna: 24  | alle 100 km  | Vaihtopaikka:<br>Turku,<br>Tampere<br>Juna: 18                                  | Vaihtopaikka:<br>Turku<br>Juna: 18  | Vaihtopaikka:<br>Pasila<br>Juna: 14                 | bussi 4 juna<br>38       |
| Rovaniemi                 | Lento*: 6<br>Bussi: 12<br>Juna: 13  | Bussi: 4<br>Juna: 13  | Vaihtopaikka:<br>Tampere   | Bussi: 13<br>Juna: 14   | Vaihtopaikka:<br>Kuopio   | Vaihtopaikka:<br>Kuopio                             | bussi 4 juna<br>20       |
| Kemi-Tornio               | Lento*: 6<br>Bussi: 19<br>Juna: 11  | Bussi: 10<br>Juna: 11   | Vaihtopaikka:<br>Tampere   | Bussi: 19<br>Juna: 19   | Vaihtopaikka:<br>Kuopio   | Vaihtopaikka:<br>Oulu                               | Vaihtopaikka:<br>Tampere |
| Kajaani                   | Lento*: 4<br>Bussi: 10<br>Juna: 9   | Vaihtopaikka:<br>Kuopio Juna:<br>14   | Vaihtopaikka:<br>Pieksamäki  | Bussi: 8 Juna:<br>10  | Vaihtopaikka:<br>Kuopio   | Bussi: 5<br>Juna: 10                                | bussi 4 juna<br>18       |
| Kokkola                   | Lento*: 6<br>Bussi: 28<br>Juna: 11  | Bussi: 10<br>Juna: 11   | Vaihtopaikka:<br>Tampere   | Bussi: 14<br>Juna: 28   | Vaihtopaikka:<br>Kuopio<br>juna 14  | Vaihtopaikka:<br>Ylivieska,<br>Iisalmi              | bussi 20 juna<br>36      |
| Iisalmi                   | Bussi: 23<br>Juna: 16               | Bussi: 11<br>Juna: 17   | Bussi: 11 Juna:<br>14  | Bussi: 9<br>Juna: 11  | Bussi: 10<br>Juna: 12   | Bussi: 30<br>Juna: 13                               | bussi 16 juna<br>16      |

yli 80 vuoroa yhteensä 50-80 vuoroa 25-50 vuoroa alle 25 vuoroa

Bussiliikenne sisältää vakiovuorot.

Junaliikenne sisältää taajamajunat.

Liite 3. Kaukoliikenteen kysyntä, tarjonta ja matka-ajat

|              |                   | Etäisyys<br>(km) | Kokonais-<br>matkamäärä<br>maakuntien<br>välillä (HLT04–<br>05) | Joukko-<br>liikenne<br>matkat<br>maakuntien<br>välillä (HLT<br>04–05) | Joukkoli-<br>kenteen<br>tarjonta<br>nykyisin<br>(lento, juna<br>ja bussi,<br>m.s.y) | Runko-<br>matkan<br>matka-<br>aika-<br>suhde<br>(juna tai<br>bussi/<br>hlöauto) | Joukko-<br>liikenteen<br>kulkutapa-<br>osuus |
|--------------|-------------------|------------------|---|---|---|---|--|
| Turku        | Helsinki          | 165              | 2 600 000   | 650 000   | 151   | < 1   | 25 %   |
| Tampere      | Helsinki          | 179              | 2 250 000   | 570 000   | 141   | < 1   | 25 %   |
| Hämeenlinna  | Helsinki          | 101              | 1 570 000   | 145 000   | 120   | < 1   | 9 %  |
| Lahti        | Helsinki          | 104              | 2 290 000   | 612 000   | 102   | < 1   | 27 %   |
| Tampere      | Turku             | 157              | 910 000   | 249 000   | 60  | < 1   | 27 %   |
| Jyväskylä    | Helsinki          | 270              | 900 000   | 209 000   | 97  | < 1   | 23 %   |
| Oulu         | Helsinki          | 607              | 420 000   | 262 000   | 87  | < 1   | 62 %   |
| Kuopio       | Helsinki          | 382              | 690 000   | 257 000   | 66  | < 1   | 37 %   |
| Kouvola      | Hki               | 134              | yht. 1 500 000  | YHT. 226 000  | 45  | <1  | 15 %   |
| Kotka        | Hki               | 133              |   |   | 74  | 1,2   |  |
| Mikkeli      | Hki               | 228              | 1 140 000   | 145 000   | 51  | < 1   | 13 %   |
| Rovaniemi    | Hki               | 815              | 350 000   | 264 000   | 31  | < 1   | 75 %   |
| Lappeenranta | Hki               | 221              | 790 000   | 214 000   | 39  | < 1   | 27 %   |
| Pori         | Hki               | 237              | 730 000   | 159 000   | 78  | 1,1   | 22 %   |
| Joensuu      | Hki               | 437              | 440 000   | 147 000   | 35  | < 1   | 33 %   |
| Seinäjoki    | Hki               | 357              | 500 000   | 79 000  | 46  | < 1   | 16 %   |
| Seinäjoki    | Tre               | 180              | 580 000   | 103 000   | 33  | < 1   | 18 %   |
| Pori         | Tre               | 114              | 840 000   | 185 000   | 51  | 1,1   | 22 %   |
| Jyväskylä    | Tre               | 149              | 750 000   | 190 000   | 50  | < 1   | 25 %   |
| Lahti        | Tre               | 126              | 560 000   | 98 000  | 67  | 1,1   | 18 %   |
| Pori         | Turku             | 139              | 600 000   | 111 000   | 72  | 1,2   | 19 %   |
| Rovaniemi    | Oulu              | 207              | 1 080 000   | 243 000   | 27  | < 1   | 23 %   |
| Mikkeli      | Kuopio            | 164              | 410000  | 43000   | 32  | < 1   | 10 %   |
| Mikkeli      | Kouvola/<br>Kotka | 175              | 380000  | 62000   | 18  | < 1   | 16 %   |
| Vaasa        | Helsinki          | 419              | 220000  | 108000  | 59  | < 1   | 49 %   |
| Kajaani      | Helsinki          | 551              | 140000  | 53000   | 23  | < 1   | 38 %   |
| Kajaani      | Oulu              | 180              | 540000  | 74000   | 18  | < 1   | 14 %   |
| Kokkola      | Helsinki          | 483              | 110000  | 55000   | 45  | < 1   | 50 %   |
| Joensuu      | Kuopio            | 136              | 460000  | 77000   | 38  | 1,1   | 17 %   |
| Oulu         | Kuopio            | 284              | 320000  | 42000   | 16  | 1,1   | 13 %   |
| Kajaani      | Kuopio            | 169              | 300000  | 58000   | 15  | < 1   | 19 %   |
| Jyväskylä    | Kuopio            | 144              | 420000  | 46000   | 39  | < 1   | 11 %   |
| Jyväskylä    | Seinäjoki         | 197              | 270000  | 73000   | 12  | 1,2   | 27 %   |
| Oulu         | Jyväskyl<br>ä     | 338              | 260000  | 73000   | 16  | 1,4   | 28 %   |
| Lappeenranta | Kotka             | 110              | 380000  | 51000   | 18  | 1,4   | 13 %   |
| Jyväskylä    | Mikkeli           | 113              | 360000  | 40000   | 25  | 1,2   | 11 %   |
| Lappeenranta | Mikkeli           | 118              | 300000  | 23000   | 18  | 1,2   | 8 %  |
| Oulu         | Tampere           | 476              | 135000  | 58000   | 43  | <1  | 43 %   |
| Turku        | Lahti             | 213              | 179 000   | 52000   | 34  | 1   | 29 %   |
| Turku        | Jyväskyl<br>ä     | 304              | 166000  | 37000   | 46  | <1  | 22 %   |
| Tampere      | Kuopio            | 293              | 120000  | 31000   | 42  | 1   | 26 %   |
| Kuopio       | Lahti             | 280              | 117000  | 9000  | 36  | 1   | 8 %  |

**punainen %** osoittaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden olevan ko. matkan pituuden keskimääräistä kulkumuoto-osuutta pienempi  
**vihreä %** osoittaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden olevan ko. matkan pituuden keskimääräistä kulkumuoto-osuutta suurempi

## Liite 4. Vaihdollisten yhteyksien matka-aikatarkastelu

| Välimatka                  | Etäisyys<br>km | Runkomatkan<br>matka-<br>aika/bussi<br>(lyhimmän<br>mukaan) | Runkomatkan<br>matka-<br>aika/juna<br>(lyhimmän<br>mukaan) | Runko-<br>matkan<br>matka-<br>aika/hen-<br>kilöauto | Runko-<br>matkan<br>matka-<br>aikasuhte<br>jl/hlöauto |
|----------------------------|----------------|---|--|---|---|
| Turku–Kuopio               | 449            | 7 h 50 min  | 5 h 30 min   | 5 h 36 min  | 1,0   |
| Lahti–Turku                | 213            | 3 h 10 min  | 2 h 44 min   | 2 h 39 min  | 1,0   |
| Lahti–Oulu                 | 505            | 6 h 50 min  | 6 h 18 min   | 6 h 18 min  | 1,0   |
| Pori–Oulu                  | 501            | 9 h 5 min   | 6 h 18 min   | 6 h 15 min  | 1,0   |
| Pori–Jyväskylä             | 262            | 4 h 25 min  | 3 h 12 min   | 3 h 16 min  | 1,0   |
| Pori–Kuopio                | 407            | 7 h 0 min   | 4 h 49 min   | 5 h 5 min   | 0,9   |
| Seinäjoki–Turku            | 295            | 5 h 40 min  | 3h   | 3 h 41 min  | 0,8   |
| Seinäjoki–Kuopio           | 317            | 6 h 0 min   | 4 h 17 min   | 3 h 57 min  | 1,2   |
| Joensuu–Tampere            | 393            | 6 h 40 min  | 4 h 26 min   | 4 h 54 min  | 0,9   |
| Joensuu–Oulu               | 393            | 6 h 50 min  | 6 h 50 min   | 4 h 54 min  | 1,4   |
| Kouvola–Oulu               | 528            | 9 h 55 min  | 6 h 52 min   | 6 h 36 min  | 1,0   |
| Hämeenlinna–Turku          | 142            | 2 h 0 min   | 1 h 39 min   | 1 h 46 min  | 0,9   |
| Vaasa–Tampere              | 242            | 4 h 15 min  | 2 h 03 min   | 3 h 1 min   | 0,7   |
| Vaasa–Turku                | 332            | 5 h 45 min  | 4 h 33 min   | 4 h 9 min   | 1,1   |
| Vaasa–Oulu                 | 318            | 5 h 45 min  | 4 h 45 min   | 3 h 58 min  | 1,2   |
| Vaasa–Jyväskylä            | 275            | 4 h 45 min  | 3 h 43 min   | 3 h 26 min  | 1,1   |
| Vaasa–Kuopio               | 375            | 7 h 20 min  | 5 h 53 min   | 4 h 41 min  | 1,3   |
| Lappeenranta–<br>Tampere   | 274            | 5 h 10 min  | 3 h 04 min   | 3 h 25 min  | 0,9   |
| Lappeenranta–Turku         | 361            | 9 h 0 min   | 4 h 12 min   | 4 h 30 min  | 0,9   |
| Lappeenranta–Oulu          | 548            | 10 h 0 min  | 8 h 12 min   | 6 h 51 min  | 1,2   |
| Lappeenranta–<br>Jyväskylä | 227            | 3 h 40 min  | 3 h 53 min   | 2 h 50 min  | 1,3   |
| Lappeenranta–<br>Kuopio    | 277            | 4 h 50 min  | 3 h 44 min   | 3 h 27 min  | 1,1   |
| Kotka–Turku                | 292            | 4 h 50 min  | 4 h 20 min   | 3 h 39 min  | 1,2   |
| Kotka–Oulu                 | 582            | 11 h 10 min   | 7 h 56 min   | 7 h 16 min  | 1,4   |
| Kotka–Jyväskylä            | 245            | 4 h 40 min  | 4 h 36 min   | 3 h 3 min   | 1,5   |
| Kotka–Kuopio               | 338            | 7 h 0 min   | 3 h 40 min   | 4 h 13 min  | 0,9   |
| Mikkeli–Turku              | 339            | 5 h 40 min  | 4 h 25 min   | 4 h 14 min  | 1,0   |
| Mikkeli–Oulu               | 429            | 7 h 30 min  | 5 h 52 min   | 5 h 21 min  | 1,1   |
| Rauma–Tampere              | 145            | 2 h 35 min  | 3 h 37 min   | 1 h 48 min  | 1,4   |
| Rauma–Oulu                 | 549            | 10 h 0 min  | 8 h 23 min   | 6 h 51 min  | 1,2   |
| Rauma–Jyväskylä            | 293            | 5 h 20 min  | 5 h 26 min   | 3 h 39 min  | 1,5   |
| Rauma–Kuopio               | 437            | 9 h 50 min  | 7 h 13 min   | 5 h 27 min  | 1,3   |
| Salo–Tampere               | 149            | 4 h 5 min   | 2 h 17 min   | 1 h 51 min  | 1,2   |
| Salo–Oulu                  | 625            | 13 h 45 min   | 7 h 03 min   | 7 h 48 min  | 1,2   |
| Salo–Jyväskylä             | 297            | 6 h 25 min  | 4 h 06 min   | 3 h 42 min  | 1,1   |
| Salo–Kuopio                | 441            | ei yhteyttä   | 5 h 32 min   | 5 h 30 min  | 1,0   |
| Rovaniemi–Turku            | 827            | 14 h 15 min   | 10 h 23 min  | 10 h 20   | 1,0   |

| Välimatka           | Etäisyys<br>km | Runkomatkan<br>matka-<br>aika/bussi<br>(lyhimmän<br>mukaan) | Runkomatkan<br>matka-<br>aika/juna<br>(lyhimmän<br>mukaan) | Runko-<br>matkan<br>matka-<br>aika/hen-<br>kilöauto<br>min | Runko-<br>matkan<br>matka-<br>aikasuhte<br>jl/hlöauto |
|---------------------|----------------|---|--|--|---|
| Rovaniemi–Jyväskylä | 545            | 8 h 0 min   | 9 h 05 min   | 6 h 48 min   | 1,3   |
| Rovaniemi–Kuopio    | 491            | 8 h 55 min  | 7 h 17 min   | 6 h 8 min  | 1,2   |
| Kemi–Turku          | 728            | 12 h 35 min   | 8 h 55 min   | 9 h 6 min  | 1,0   |
| Kemi–Jyväskylä      | 446            | 6 h 20 min  | 7 h 43 min   | 5 h 34 min   | 1,4   |
| Kemi–Kuopio         | 392            | 6 h 10 min  | 5 h 49 min   | 5 h 54 min   | 1,0   |
| Kajaani–Tampere     | 456            | 7 h 25 min  | 5 h 06 min   | 5 h 42 min   | 0,9   |
| Kajaani–Turku       | 611            | 11 h 50 min   | 7 h 32 min   | 7 h 38 min   | 1,0   |
| Kajaani–Jyväskylä   | 307            | 4 h 50 min  | 3 h 46 min   | 3 h 50 min   | 1,0   |
| Kokkola–Turku       | 436            | 8 h 15 min  | 4 h 19 min   | 5 h 27 min   | 0,8   |
| Kokkola–Jyväskylä   | 242            | 4 h 5 min   | 3 h 56 min   | 3 h 1 min  | 1,3   |
| Kokkola–Kuopio      | 310            | 5 h 30 min  | 3 h 40 min   | 3 h 52 min   | 0,9   |
|                     |                |   | = nopein matka-<br>aika                                    |  |   |

**Seminaari****KAUKOLIIKENTEEN TAVOITTEELLISEN PALVELUTASON MÄÄRITTELY**

Aika: Keskiviikko 14.9.2011 klo 12.00–14.30

Paikka: Sonckin sali, Liikenne- ja viestintäministeriö Eteläesplanadi 16, 00130 Helsinki

- |       |  |
|-------|--|
| 11.30 | Ilmoittautuminen ja kahvit   |
| 12.00 | Tilaisuuden avaus ja ministeriön puheenvuoro<br>Hallitusneuvos Mikael Nyberg, Liikenne- ja viestintäministeriö   |
| 12.15 | Kaukoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso<br>Luonnosvaiheen tulosten esittely / Henriika Weiste, WayStep Consulting  |
| 12.45 | Kommenttipuheenvuorot <ul style="list-style-type: none"> <li>• Käyttäjänäkökulma yrityksiltä / Toimitusjohtaja Taru Keronen, Matkatoimisto Oy Area</li> <li>• Palvelutasotavoitteet ja alueiden kehittäminen / Aluetieteen dosentti Ilari Karppi, Tampereen yliopisto</li> <li>• Alueiden näkökulma / Varsinais-Suomen maakuntaliitto, Janne Virtanen ja Kainuun maakuntaliitto / Hannu Heikkinen</li> <li>• Kaukoliikenteen matkojen lisääminen lippu- ja informaatiojärjestelmää kehittämällä / professori Reijo Sulonen, Aalto-yliopisto</li> </ul> |
| 14.00 | Keskustelu   |
| 14.30 | Tilaisuuden päätös   |